

# Ylivieskan tie- ja katu- verkkosuunnitelma



Ylivieskan kaupunki  
Tiehallitus  
Keski-Pohjanmaan tiepiiri  
Suunnittelukolmio Oy

Syyskuu 1990

08 TIEH



**Tielaitos**  
Tiehallituksen kirjasto

Doknro: 910593  
Nidenro: 910814

## ESIPUHE

Ylivieskan tie- ja katuverkkosuunnitelman laatiminen aloitettiin keväällä 1988. Suunnittelutyön tavoitteina on ollut selvittää Ylivieskan taajaman kohdalla kantateiden 86 ja 87 ohikulkuteiden tarve, kantateiden parantamistoimenpiteet sekä liikennevalojen ja uusien katuyhteyksien tarve.

Ylivieskan tie- ja katuverkkosuunnitelma on laadittu Ylivieskan kaupungin, tiehallituksen ja Keski-Pohjanmaan tiepiirin välisenä yhteistyönä. Suunnittelutyötä varten on perustettu työryhmä, johon ovat kuuluneet:

Ylivieskan kaupunki

-kaupunginins. Pentti Näpänkangas

-rak.mest. Matti Aho

Tiehallitus

-ins. Aatos Huhtala (puheenjohtaja)

Keski-Pohjanmaan tiepiiri

-suunn.pääll. Juhani Perkkiö

-ins. Urho Savela.

Lisäksi suunnittelutyöhön ovat osallistuneet dipl.ins. Aulis Nironen tiehallituksesta, dipl.ins. Pekka Kivijakola Keski-Pohjanmaan tiepiiristä, ins. Kaisa Uusioja ja mitt.tekn. Aaro Ruuttunen Ylivieskan kaupungista.

Konsulttina toimineessa Suunnittelukolmio Oy:ssä suunnittelutyöhön ovat osallistuneet dipl.ins. Martti Perälä, dipl.ins. Reijo Helaakoski, rak.mest. Heino Heikkinen ja rak.mest. Jouko Hintsala.

Suunnitteluaineistoa on työn aikana esitelty Ylivieskan kaupungin luottamusmiehille. Lisäksi on pidetty kaksi yleisötilaisuutta ja suunnitelmat ovat olleet yleisesti nähtävillä Ylivieskan kaupungintalolla.

Suunnitelmasta ovat antaneet lausuntonsa tiehallitus, Oulun lääninhallitus, Pohjois-Pohjanmaan Seutukaavaliitto, Kokkolan vesi- ja ympäristöpiiri, VR Oulun ratakeskus, Ylivieskan tekninen-, rakennus- ja ympäristö-, pelastus- sekä maatalouslautakunta, Niemelänkylän kylätoimikunta ja Oiva Kivi. Lausuntojen perusteella suunnitelmaa on tarkistettu eräiltä osin.

Ylivieska, syyskuussa 1990

Pohjakartat © Maanmittaushallitus

# SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE

TIIVISTELMÄ

LAUSUNTOJEN YHTEENVETO

## 1. NYKYTILANTEEN SELVITYS

- 1.1 Suunnittelualue
- 1.2 Suunnittelutilanne
- 1.3 Maankäyttö
- 1.4 Ympäristö
- 1.5 Moottoriajoneuvoliikenne
  - 1.51 Nykyinen tieverkko
  - 1.52 Liikennemäärät
  - 1.53 Tieverkon toimivuus
- 1.6 Joukkoliikenne
- 1.7 Kevytliikenne
  - 1.71 Kevyen liikenteen väylät
  - 1.72 Liikennemäärät
- 1.8 Liikenneturvallisuus
- 1.9 Pysäköinti

## 2. ENNUSTEET JA NYKYVERKON TOIMIVUUS V. 2010

- 2.1 Maankäyttöennuste
- 2.2 Liikenne-ennuste nykyverkolle
- 2.3 Nykyverkon toimivuus v.2010

## 3. YHTEENVETO PUUTTEISTA JA ONGELMISTA

- 3.1 Maankäyttö ja aluerakenne
- 3.2 Yhteyspuutteet
- 3.3 Liikennöitävyys
- 3.4 Liikenneturvallisuus

## 4. PÄÄVÄYLIEN PARANTAMISEN TAVOITETASOT

- 4.1 Valta- ja kantateiden valtakunnalliset tavoitteet
- 4.2 Kantatiet 86 ja 87
- 4.3 Muu tie- ja katuverkko

## 5. TIE- JA KATUVERKKO V. 2010

- 5.1 Tutkitut verkkovaihtoehdot
- 5.2 Verkkovaihtoehdojen vertailu
- 5.3 Verkkovaihtoehdon valinta ja täydentäminen
- 5.4 Ajoneuvoliikenteen verkko
- 5.5 Liikenne-ennuste tavoiteverkolle
- 5.6 Kevyen liikenteen verkko
- 5.7 Raudaskylän liikennejärjestelyt

## 6. LIIKENNEYMPÄRISTÖN PARANTAMISTOIMENPITEET

- 6.1 Liittymäjärjestelyt
- 6.2 Väistämisvelvollisuudet liittymissä
- 6.3 Nopeusrajoitukset
- 6.4 Valaistus
- 6.5 Viitoitus
- 6.6 Erikoiskuljetusten reitit
- 6.7 Joukkoliikenne
- 6.8 Pysäköinti
- 6.9 Ympäristö
- 6.10 Tieverkon hallinnollinen luokitus
- 6.11 Alustavat yleissuunnitelmat

## 7. VAIKUTUSTARKASTELU

## 8. TOTEUTTAMISOHJELMA

## 9. JATKOTOIMENPITEET

Liitteet: - Savontien alustava yleissuunnitelma 1:4000  
- Ouluntien alustava yleissuunnitelma 1:4000  
- Valtakadun alustava yleissuunnitelma 1:1000  
- Tie- ja katuverkko v.2010 1:10000



## TIIVISTELMÄ

Ylivieskan tieverkon keskeisimmät väylät nykytilanteessa ovat kantatiet 86 (Ouluntie) ja 87 (Savontie) sekä maantie 740 (Sievintie). Katuverkon tärkeimpiä väyliä ovat Valtakatu, Vieskankatu, Kauppakatu-Koskipuhdontie ja Tulolantie.

Kantateiden liikennemäärät ovat viimeisten 10 vuoden aikana kasvaneet keskimäärin 4 % vuodessa. Nykytilanteessa kantateiden vilkkain tieosa on Savontiellä välillä Taanila-Tulolantie, 5900 m.ajon/vrk. Katuverkolla suurimmat liikennemäärät ovat Asema-, Kauppa- ja Valtakadulla, 7000-8800 m.ajon/vrk.

Suurin osa kantateiden liikenteestä alkaa tai päättyy Ylivieskaan. Ylivieskan keskustan ohittavan liikenteen määrä on vähäinen, esim. Savontien suunnassa 460 m.ajon/vrk.

Vuoteen 2010 mennessä liikennemäärien ennustetaan kasvavan nykyisestä noin 70 %. Mikäli liikenneverkkoa ei kehitetä, tulevat kantateillä suurimmat liikennemäärät olemaan Savontiellä, 11200 m.ajon/vrk. Nykyisillä järjestelyillä kantateiden liikenne Ylivieskan taajaman kohdalla tulisi vilkkaimpina aikoina olemaan jonoontunutta ja osittain ruuhkautunutta. Samoin vilkkaimpien liittymien sivusuunnat ruuhkautuvat.

Kantateillä tulisi liikenteen sujua kohtalaisesti myös tavanomaisina ruuhka-aikoina. Nopeustavoitteena on 100 km/h, lyhyillä matkoilla voidaan sallia 80 km/h. Näistä syistä liikennejärjestelyjen tulee olla korkealuokkaisia. Parantamistoimenpiteiden tulee edistää liikenneturvallisuutta.

Ylivieskan tie- ja katuverkon parantamiseksi on tutkittu periaatteiltaan kahta eri verkkovaihtoehtoa: kantateitä kehitetään nykyisillä paikoillaan tai kantatiet ohittavat Ylivieskan taajaman. Jatkosuunnittelun pohjaksi valittiin verkkovaihtoehto, jossa kantateitä kehitetään nykyisillä paikoillaan. Vaihtoehdossa päästään parhaiten asetettuihin tavoitteisiin.

Vuoteen 2010 mennessä kantateille esitetään rakennettavaksi eritasoliittymät Hakalahden, Taanilan, Uimahallin ja Tulolantien liittymiin. Lisäksi Vieskankadun ja Kaisaniemenkadun liittymät poistuvat Ouluntieltä eritasoristeysjärjestelyin. Savontie on nelikaistainen välillä Taanila-Tulolantie. Merkittävin uusi katuyhteys on Niemenrannan ja Männistön välillä. Muilta osin liikenneverkon parantaminen pohjautuu keskustan osayleiskaavan mukaisiin ratkaisuihin.

Liikennejärjestelyjen kehittämisen myötä kantateiden nopeusrajoitus voidaan nostaa taajaman kohdalla 80 km/h:iin. Savontien nelikaistais-taminen parantaa liikenteen sujuvuutta. Liittymien määrän vähentäminen sekä eritasoliittymien rakentaminen parantavat liikenneturvallisuutta.

Tie- ja katuverkon kehittämistoimenpiteet on ajoitettu kolmeen kiireellisyysluokkaan. Ensimmäiseen luokkaan sijoittuvat toimenpiteet tulisi toteuttaa 1990-luvun alkupuolella. Raportissa on esitetty kaksi toteuttamishjelmaa, jotka poikkeavat toisistaan kantateiden kehittämistoimenpiteiden ajoituksen suhteen. Vaihtoehtoina ovat kantateiden liittymien toimivuuden turvaaminen jo ensimmäisessä vaiheessa eritasoliittymäjärjestelyin tai aluksi liikennevalo-ohjausjärjestelyin. Suunnitelmasta annettujen lausuntojen perusteella on päädytty siihen, että kantateitä kehitetään ensimmäisessä vaiheessa liikennevalo-ohjausjärjestelyin. Tällöin eritasoliittymäjärjestelyjen toteuttaminen siirtyy vuoden 2000 jälkeen. Kokonaisuudessaan vuoden 2010 liikenneverkon kehittämisen kustannukset tämän päivän kustannustasossa ovat noin 200 Mmk.

Jatkosuunnittelun kiireellisin kohde on liikennevalo-ohjauksen yleissuunnittelun käynnistäminen sekä kantateiden että keskustan osalta. Ylivieskan tie- ja katuverkkosuunnitelma tulee olemaan pohjana 1990-luvun alussa käynnistytvälle Ylivieskan keskustan osayleiskaavan uusimistytölle.

## LAUSUNTOJEN YHTEENVETO

### Lausunnon antaja

Tiehallitus

Oulun lääninhallitus

Pohjois-Pohjanmaan Seutukaavaliitto

### Lausunnon pääkohdat

Tiehallitus hyväksyy laaditun tie- ja katuverkko-suunnitelman kaavoituksen ja muun yksityiskohtaisemman suunnittelun lähtökohdaksi. Tieverkon toteuttaminen voi tapahtua vaihtoehdon B mukaisesti eli kantateiden liittymien toimivuutta parannetaan ensivaiheessa liikennevaloilla.

Eritasoliittymä- ja risteysjärjestelyjen ympäristöön sopeutuvuuteen ja ympäristökysymyksiin yleensä on kiinnitettävä erityistä huomiota, jotta eritasojärjestelyt eivät muodostuisi liian hallitseviksi elementeiksi Ylivieskan kaupunkikuvassa.

Kaupungin sisäinen kokoojatieluokkainen verkko on toimiva. Kuitenkin yhteys Männistön alueelta Puuhkalan alueelle on mutkikas.

Pitkän aikavälin, v. 2010 jälkeiset tiealuetarpeet on syytä ottaa huomioon osayleiskaavan uudempien yhteydessä.

Valmistunut suunnitelma antaa hyvän pohjan yleiskaavoitukselle ja liikenneverkon kehittämiselle. Suunnitelmassa esitetyt Ylivieskan keskeisten liikenneväylien parantamistarpeet ovat yhteneväiset seutukaavaliiton näkemysten kanssa.

Suunnitelmassa olisi pitänyt tutkia myös kantatien 86 taajaman itäpuolinen linjausvaihtoehto. Lisäksi vuoden 2010 jälkeisen jakson ohikulkuteiden tarveselvitys olisi tarpeellinen.

Uimahallin eritasoliittymän ramppien alistamistarvetta Torikadulle tulisi vielä selvittää.

### Toimenpiteet lausunnon johdosta

Suunnitelmassa esitetään noudatettavaksi vaihtoehdon B mukaista toteuttamisohjelmaa.

Kantateiden tarkempi ympäristösuunnittelu kuuluu jatkosuunnittelun yhteyteen. Ei aiheuta muutoksia suunnitelmaan.

Nykyisten maankäyttösuunnitteiden perusteella Puuhkalan ja Männistön välinen yhteystarve on vähäinen. Alueiden väliset liikenneyhteydet ratkaistaan tarkemmin Puuhkalan maankäytön tehostuessa. Yhteys voidaan toteuttaa esim. Puuhkalan alikulkukäytävän kohdalle. Tavoiteverkkoon lisätään varaus mahdollisen katu-yhteyden rakentamiseen Puuhkalan alikulkukäytävän kohdalle.

Kantatien 86 taajaman itäpuolista linjausvaihtoehtoa ei ole nähty tarpeelliseksi tutkia, koska nykyisten liikenneväytietojen perusteella linjausvaihtoehdon liikenteellinen merkitys jää pieneksi. Ei aiheuta muutoksia suunnitelmaan.

Uimahallin eritasoliittymän ramppivaihtoehtoja on tutkittu suunnittelutyön yhteydessä. Esitetty ratkaisu mahdollistaa parhaiten nykyisten katu-yhteyksien säilymisen keskustassa. Ei aiheuta muutoksia suunnitelmaan.



### Lausunnon antaja

Kokkolan vesi- ja ympäristöpiiri

VR Oulun ratakampus

Ylivieskan tekninen lautakunta

### Lausunnon pääkohdat

Ei ole huomautettavaa Ylivieskan tie- ja katuverk-  
kosuunnitelmasta. Niemenranta-Männistö -sillan  
aukkomittoihin otetaan kantaa hankkeen tullessa  
ajankohtaiseksi.

Kantatieltä 87 esitetty kokoojaväylä VR:n  
puutavarakuormauspaikan läpi Koskipuhdantielle  
tulee siirtää.

Suunnitelmaan tulisi merkitä v.1989 rakennettu  
kevyen liikenteen väylä Viljavarastontieltä rata-  
pihan ylikulkusillan reuna-aukon kautta Rata-  
kadulle.

Jatkosuunnittelussa tulee huomioida Pohjan-  
maan pääradan ja Ylivieska-lisalmi -radan tasoris-  
teysten poistojärjestelyt.

Suunnitelmassa esitettyjä kantateitä koskevia rat-  
kaisuja voidaan pitää oikeina. Liikenneturval-  
lisuuden vaatimukset on suunnitelmassa huomi-  
oitu riittävästi. Kaupungin sisäisen liikenteen  
yhteyksien tarve myös tulevien kasvusuuntien  
kannalta on riittävästi huomioitu.

Tie- ja katuverkko-suunnitelman käsittelyn jälkeen  
on tärkeää käynnistää jatkosuunnittelu riittävän  
aikaisessa vaiheessa samoin kuin tarpeellisten  
aluevarausten huomioon ottaminen maankäyttö-  
suunnitelmissa.

Suunnitelman tavoitteisiin on tarkoituksenmukais-  
ta edetä vaiheittain toteuttamisohjelma B:n perus-  
teella.

### Toimenpiteet lausunnon johdosta

Ei aiheuta muutoksia suunnitelmaan.

Kantatien 87 ja Koskipuhdantienväylälle esitetty  
kokoojaväylä poistetaan. Suunnitelmaa tarkiste-  
taan lisäksi siten, että Ketunkallion uusi liittymä  
siirretään noin 150 m taajamaan päin.

Suunnitelmaan lisätään v.1989 rakennettu  
kevyen liikenteen väylä.

Suunnitelmassa esitetään noudatettavaksi vaihto-  
ehdon B mukaista toteuttamisohjelmaa.

### Lausunnon antaja

Ylivieskan rakennus- ja ympäristölautakunta

Ylivieskan pelastuslautakunta

### Lausunnon pääkohdat

Lautakunta puoltaa toteuttamisohjelma B:n mukaista toteuttamisjärjestystä. Tärkeää on, että suunnitelman hyväksymisen jälkeen käynnistetään välittömästi yksityiskohtien suunnittelu ja seuranta, jotta tarpeelliset aluevaraukset tulee huomioitua. Lautakunta edellyttää, että suunnitelman tarkentuessa alue- ja tilavaraukset siirretään kaavoihin mahdollisimman pikaisesti.

Suotavaa olisi, että suunnitelman liitteenä olisi 55 dB:n melualuekartta tulevilla liikennemäärillä laskettuna. Suunnitelmassa esitettyjen melusuojausten lisäksi suojausta tarvittaneen ainakin Oulun tien varrella uuden teknologiatalon ja teknisen oppilaitoksen laajennuksen kohdalla.

Hyvin toivottavaa olisi, että suunnitelmassa olisi havainnepiirroksia esitetyistä ratkaisuista ja tiemaisemakokonaisuuksista.

Suunnitelman toteuttaminen aiheuttaa pysäköinti-ongelmia tietyillä alueilla, vaikka kokonaistilanne pysäköintialueiden suhteen näyttääkin kohtuulliselta.

Suunnitelma parantaa liikenneturvallisuutta ja vähentää onnettomuuksia. Suunnitelma parantaa vaarallisten aineiden kuljetusreittien turvallisuutta. Hälytysajon turvallisuus paranee myös suunnitelman toteutuessa.

Hälytysajoyhteys Ouluntielle tulee säilyttää myös tulevaisuudessa ja myöhemmin liikenteen kasvaessa asentaa ohjaava liikennevalo Ouluntielle, jotta hälytysajo voi turvallisesti ja nopeasti päästä Ouluntielle.

### Toimenpiteet lausunnon johdosta

Tavoiteverkkoon lisätään ohjetilanteen 55 dB:n melualue. Melusuojaus tarkentuu kantateiden yleissuunnittelun yhteydessä.

Havainnepiirroksia voidaan laatia yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä.

Suunnitelmassa on esitetty kadunvarsipysäköintin periaateratkaisut. Tontin sisäiset pysäköintijärjestelyt tulee järjestää tonttikohtaisen rakentamisen myötä. Ei aiheuta muutoksia suunnitelmaan.

Ouluntielle sallitaan hälytysajoyhteys nykyisen liittymän kautta. Asia tarkentuu myöhemmissä yksityiskohtaisissa suunnitelmissa.

### Lausunnon antaja

Ylivieskan maatalouslautakunta

Niemelänkylän kylätoimikunta

Oiva Kivi, Hamari

### Lausunnon pääkohdat

Kantatien 87 parantamisvaihtoehdoista suunnitelma B vähän muutettuna maatalouden kannalta edullisin Raudaskylän kohdalla. Raudaskylän kohdalla kantatielle tulisi rakentaa kevyen liikenteen väylä.

Viljelyalueiden pirstomista ja asutuksen ohjaimista viljelyalueille pyrittävä välttämään.

Maatalouden hitaampi liikenne tulisi huomioida ja maaseutukaupungin leima säilyttää.

Käynnistyvässä yleiskaavatyössä tulee huomioida Niemelänkylän osayleiskaavan viitoittama kehityssuunta.

Kiviojantien ja Koskipuhdontien välinen, patosil-  
lan kautta kulkeva kokoojaväylä tulisi olla kapea  
jalankulkua ja pyöräily suosiva, nopeusrajoitus 30  
km/h.

### Toimenpiteet lausunnon johdosta

Kantatien 87 parantaminen Raudaskylän kohdal-  
la esitetään vaihtoehdon B mukaisesti. Tällöin  
nykyiselle kantatielle ei tarvita erillistä kevyen  
liikenteen väylää.

Ei aiheuta muutoksia suunnitelmaan.

Tieyhteys on esitetty kokoojaväyläluokkaisena ja  
varustettuna erillisellä kevyen liikenteen väylällä.  
Ei aiheuta muutoksia suunnitelmaan.

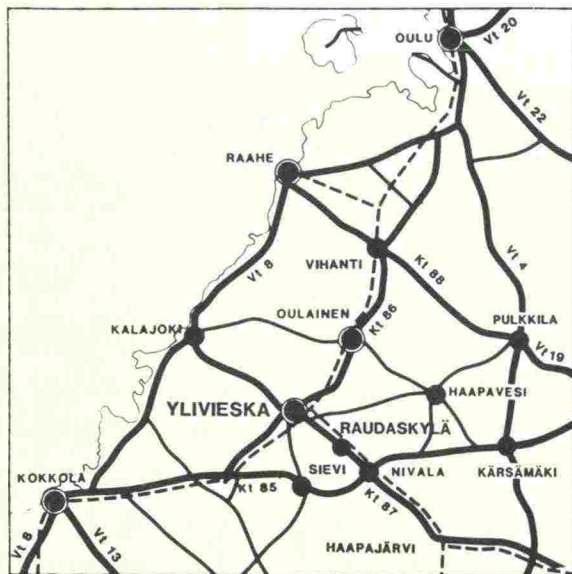


# 1. NYKYTILANTEEN SELVITYS

## 1.1 Suunnittelualue

Suunnittelualueena on Ylivieskan keskustan osayleiskaava-alue tulevine kasvualueineen sekä Raudaskylän asemakaava-alue lähialueineen.

Ylivieskan kaupunki on Oulun läänin eteläosan hallinto- ja palvelukeskus. Ylivieskasta on maanteitse matkaa Kokkolaan 80 km ja Ouluun 130 km (kuva 1).



Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti valtakunnallisessa tieverkossa

## 1.2 Suunnittelutilanne

### Aikaisemmat suunnitelmat

Tie- ja katuverkkosuunnitelman kannalta keskeiset aikaisemmin laaditut suunnitelmat ovat:

- Ylivieskan keskustan osayleiskaava vuodelta 1981
- Ylivieskan liikenneturvallisuuksuunnitelma vuodelta 1983. Suunnitelmassa tukeuduttiin liikenneverkon osalta keskustan osayleiskaavan mukaisiin ratkaisuihin
- joukkoliikennesuunnitelma vuodelta 1987.

### Tienpidon toimenpideohjelmassa olevat hankkeet

Keski-Pohjanmaan tiepiirin toimenpideohjelmassa (TPO 90-95) suunnittelualueita koskevat hankkeet ovat:

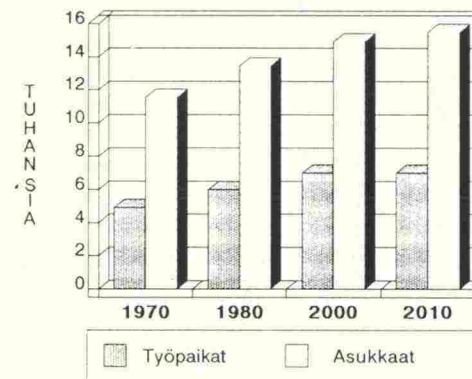
- paikallistien 18183 (Niemelänkylä - Ylivieska) kevyen liikenteen järjestelyt 1992-93
- Savelan liittymän alikulkukäytävä kanta-tiellä 87 1993
- Uimahallin eritasoliittymäjärjestelyt 1995-96

## 1.3 Maankäyttö

Ylivieskan kaupungissa oli vuoden 1989 alussa 12 770 asukasta. Kaupungin väestönkasvu on ollut 1980-luvulla keskimäärin 142 asukasta/vuosi (kuva 2).

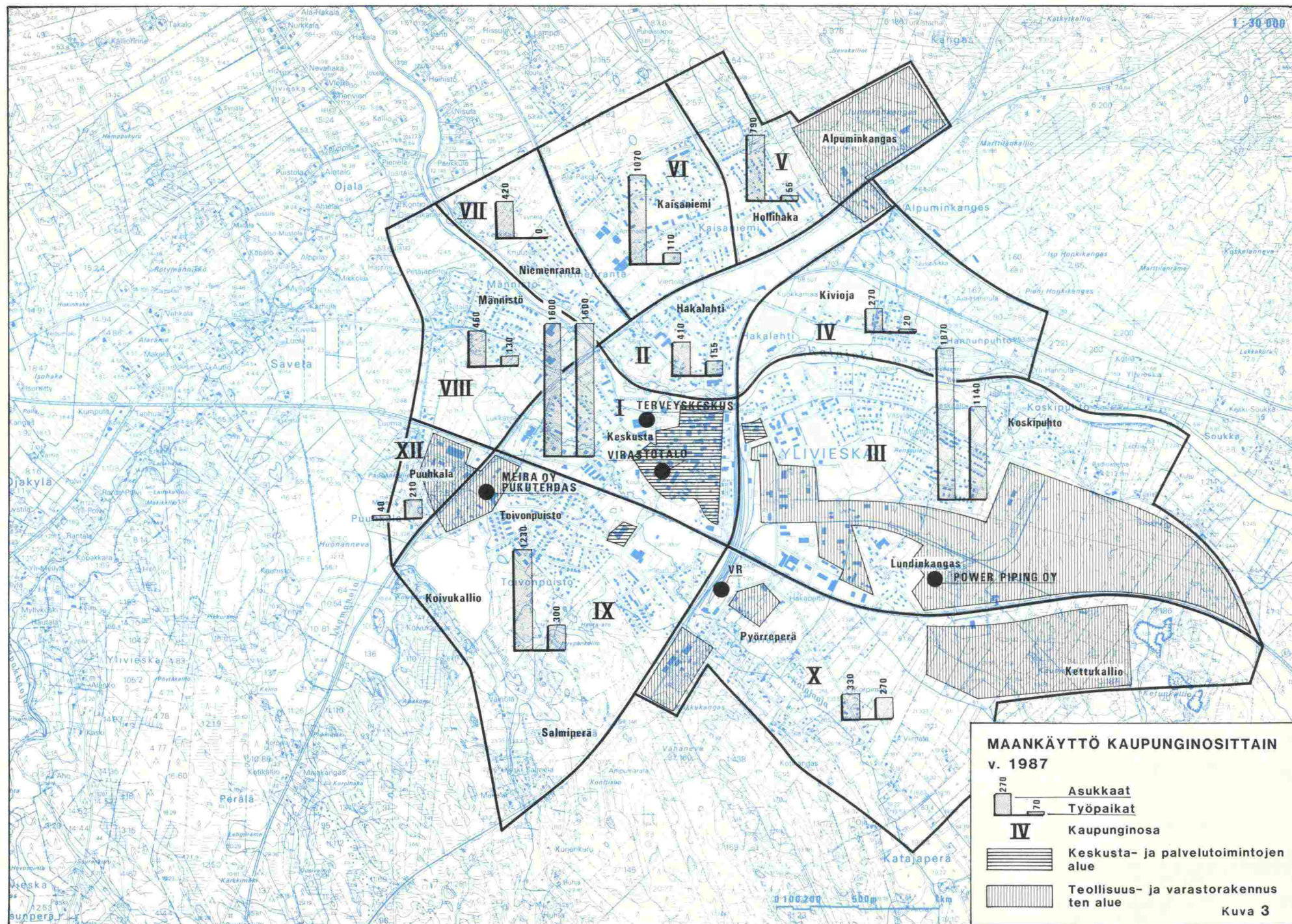
Keskustan osayleiskaava-alueella asukasluku oli 8 650. Kalajoki, rautatie sekä kantatiet 86 ja 87 jakavat keskustan toisistaan erottuviin osiin. 1980-luvulla voimakkaimmin kehittyneet kaupunginosat ovat IV (Kivioja) ja VI (Kaisaniemi).

Keskustan osayleiskaava-alueella oli vuonna 1987 3 990 työpaikkaa. Näistä 2 660 (67 %) kuului kaupan, liikenteen ja palvelualan työpaikkoihin. Merkittävimmät työpaikat olivat Meira Oy (250 tp), virastotalo (250 tp), Power Piping Oy (200 tp), terveyskeskus (200 tp) sekä rata-alueen toimisto ja veturitalli (200 tp) (kuva 3).



Kuva 2. Ylivieskan väkiluvun ja työpaikkojen kehitys







## 1.4 Ympäristö

Ylivieskan kaupungin alue kuuluu maisematoimikunnan mietinnön mukaan (komiteamietintö 1980:44) Keski- ja Pohjois-Pohjanmaan jokimaahan. Aluetta luonnehtii Kalajoen molemmin puolin laaja viljelylaakso ja sitä rajaavat loivapiirteiset, monin paikoin soistuneet moreeniselänteet. Viljelylaakso on paikoin kilometrin levyinen, sitä elävöittävät loivapiirteiset, metsäiset moreenisäarekkeet. Maasto on tasaista, korkeus merenpinnasta vaihtelee yleensä 50 - 100 metriä. Alueen kallioperässä vallitsevina kivilajeina ovat graniitit, granodioriitit, fyllyt, kiilleliuskeet ja gneissit. Maaperältään viljelylaakso on pääosin savea ja silttiä, rajaavat selänteet turvetta ja moreenia. Kasvillisuudeltaan Ylivieskan alue kuuluu keskiboreaaliseen havumetsävyöhykkeeseen, joka on Etelä- ja Pohjois-Suomen vaihettumisaluetta.

Metsämaat ovat pääasiassa kuivia ja karuja. Yleisin metsätyyppi on variksenmarja- puolukka-tyyppi ja pääpuulajina on mänty. Lehtimetsiä on jokien ja purojen ranta-alueilla.

Pohjois-Pohjanmaan Seutukaavaliiton julkaisussa: Siika-, Pyhä- ja Kalajokilaaksojen uhanalaiset kasvit (Julkaisu B:56, Oulu 1988) on kartoitettu myös Ylivieskan kaupungin alueella esiintyviä uhanalaisia lajeja. Vaarantuneet kasvupaikat on merkitty ympäristöselvityskartalle.

Kartalle on merkitty kulttuurihistorialliset sekä muut merkittävät kohteet (kuva 4).

## 1.5 Moottoriajoneuvoliikenne

### 1.51 Nykyinen tie- ja katuverkko

Ylivieskan keskustan tieverkon rungon muodostavat yleiset tiet. Tärkeimmät yleiset tiet ovat (kuva 5):

- kt 86 Kannus - Liminka (Ouluntie)
- kt 87 Kalajoki - Iisalmi (Savontie)
- mt 740 Kauhava - Ylivieska (Sievintie)
- mt 778 Kalajoki - Ylivieska (Visalantie)
- mt 783 Ylivieska - Raudaskylä (Raudaskyläntie)
- pt 18188 Kettukallio
- pt 18189 Savela
- pt 18213 Hakalahti - Hapuli
- pt 18214 Helaala

Suunnittelualan tärkeimmät yleiset tiet ovat kestopäällystettyjä lukuun ottamatta Raudaskyläntietä, joka on öljysorapäällysteinen.

Tärkeimmät kadut ovat Valtakatu, Vieskankatu ja Kauppakatu - Koskipuhdantie. Suurin osa kaduista on kestopäällystettyjä ja valaistuja.

Kuvassa 6 on esitetty tieverkon taajamakohtaisen toiminnallisen luokituksen lisäksi nopeusrajoitukset ja väistämisvelvollisuudet.

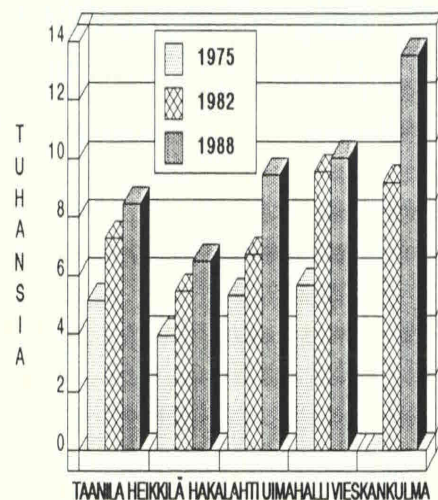
Suunnittelualueella on neljä rautatien tasoristeystä. Kiviojantien (pt 18213) ja Savon radan tasoristeys on varustettu puolipuumilla. Lisäksi teollisuusraiteella on kaksi tasoristeystä katuverkolla.

### 1.52 Liikennemäärät

Nykyiset liikennemäärät ja -virrat selvitetiin toukokuun 1988 liikennetutkimuksilla. Suurimmat liikennemäärät keskustassa olivat Asemakadulla,

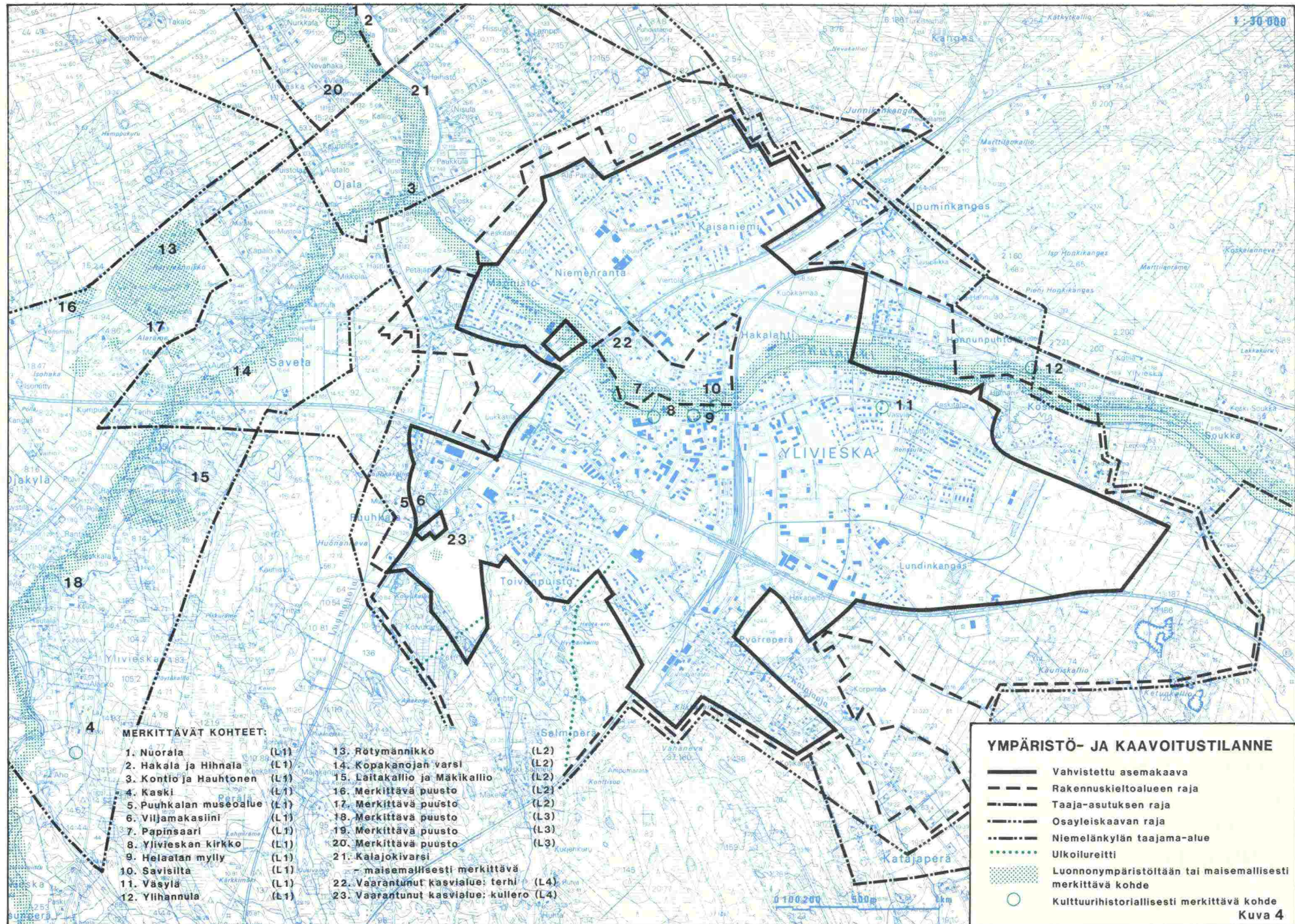
Kauppakadulla ja Valtakadulla, 7000...8800 m.ajon/vrk (kuva 7). Kantateillä vilkkain tieosa oli välillä Taanila - Tulolantie, 5900 m.ajon/vrk. Raskaan liikenteen osuus kantateillä oli keskimäärin 12 % vuorokausiliikenteestä (360...520 ajon/vrk). Keskustan pääväylillä raskaan liikenteen osuus oli keskimäärin 3 % vuorokausiliikenteestä (120...300 ajon/vrk).

Liikennelaskentatuloksia on verrattu aikaisemmin suoritettuihin laskentoihin (kuva 8). Kantateiden liikennemäärät Ylivieskan keskustassa ovat viimeisten 13 vuoden aikana kasvaneet keskimäärin 1,7-kertaisiksi (n. 4 %/v).



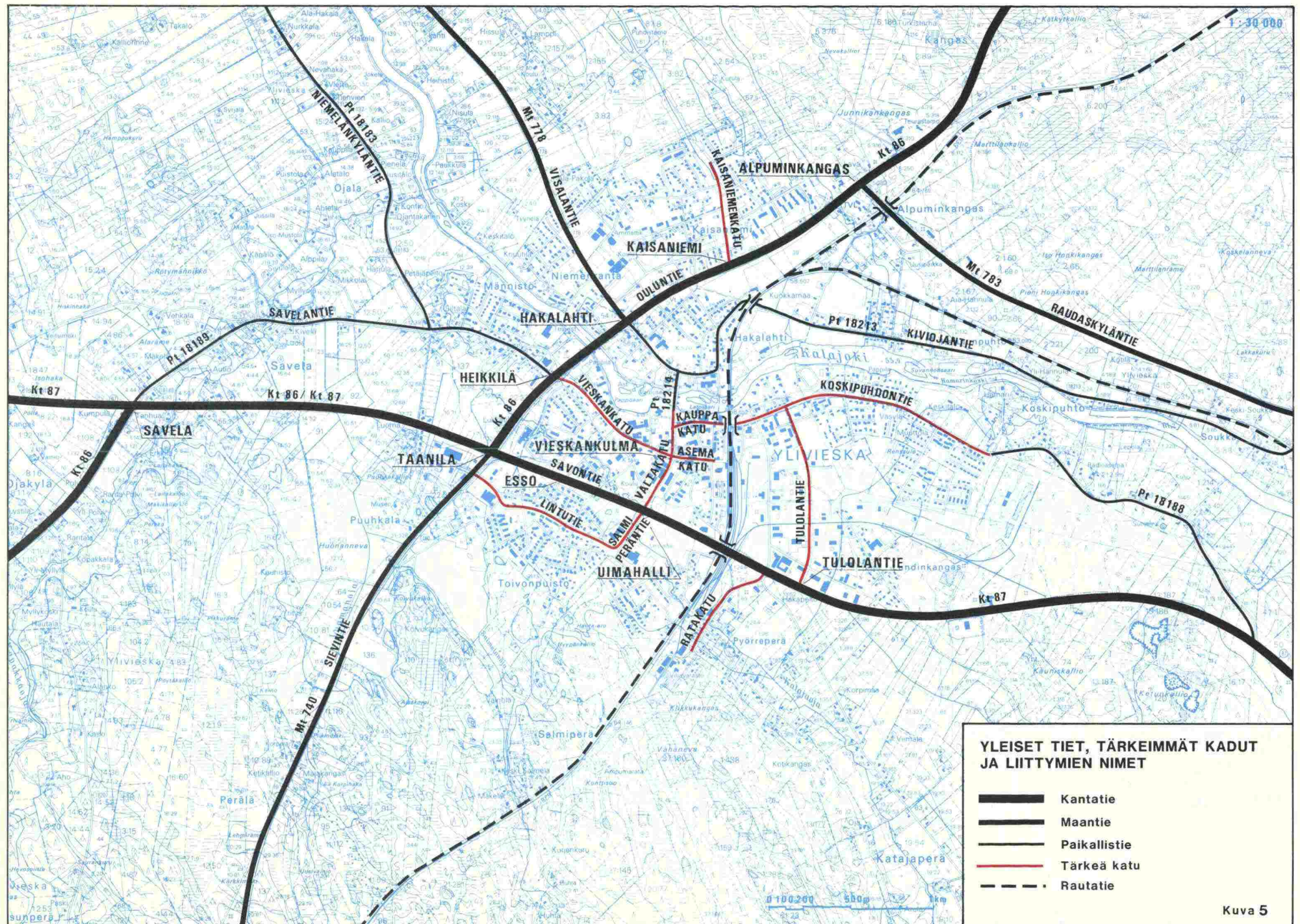
Kuva 8. Liikennemäärien kehitys Ylivieskan vilkkaimmissa liittymissä (liittymän kautta kulkeva liikenne, m.ajon/vrk)



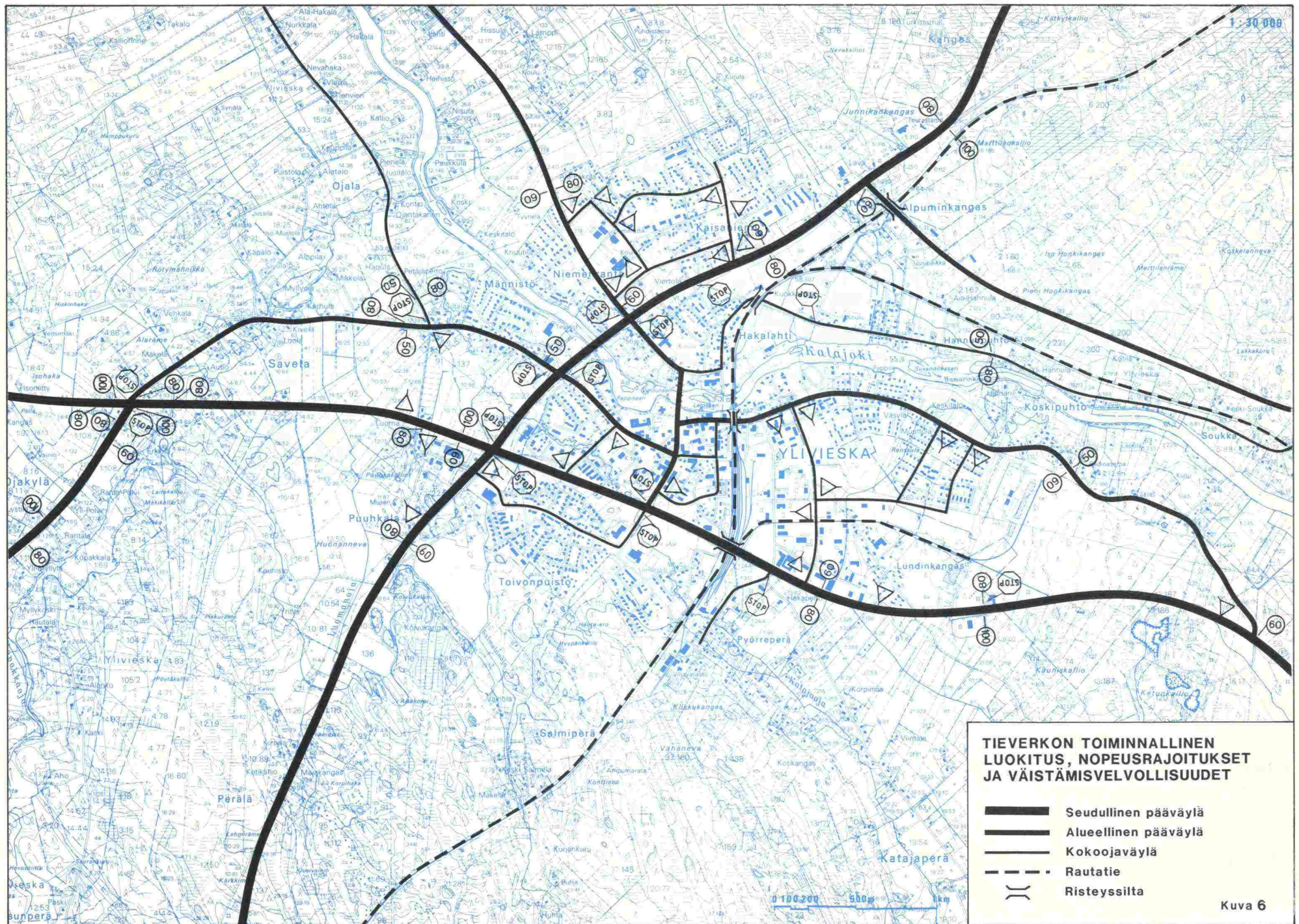


Kuva 4



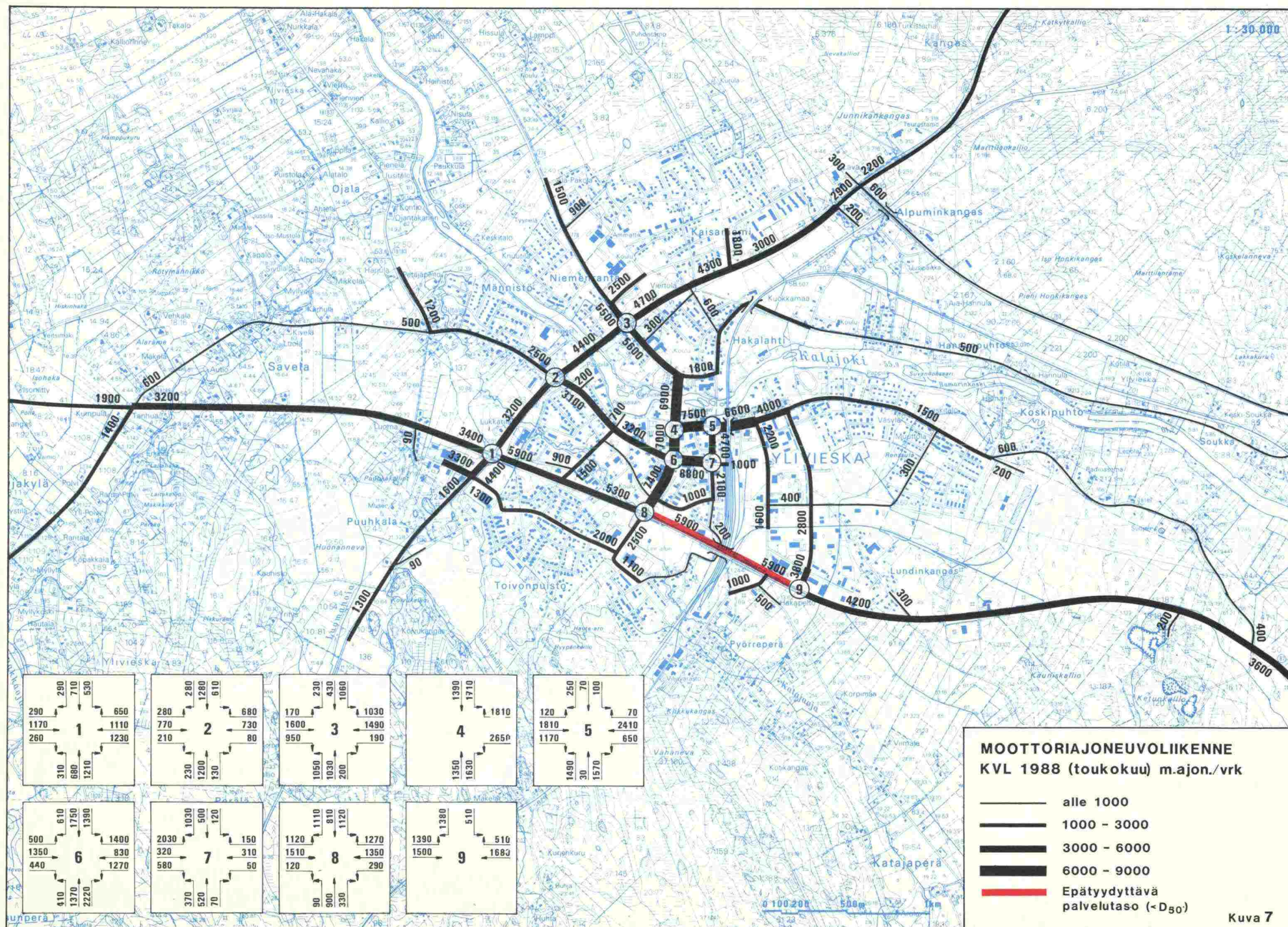






Kuva 6







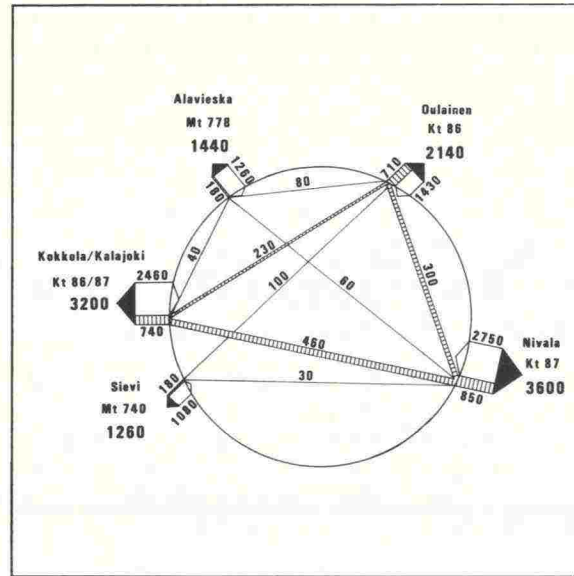
## Määräpaikkatutkimus

Määräpaikkatutkimus suoritettiin tienvarsihaastatteluna seitsemässä eri pisteessä, joista kaksi sijaitsee suunnittelualueen sisällä Kalajoen silloilla.

Suurin osa haastatellusta liikenteestä (67...88 %) alkoi tai päättyi suunnittelualueelle (kuva 8). Suunnittelualueen sisäisen liikenteen määrä Ouluntien sillalla oli 1860 m.ajon/vrk (42 %) ja Helaalan sillalla 4370 m.ajon/vrk (63 %). Ouluntien sillalla suunnittelualueen ohittavan liikenteen määrä oli 650 m.ajon/vrk (15 %). Suunnittelualueen ohittavan liikenteen liikennevirrat olivat seuraavat:

- pohjoinen - itä suunta 300 m.ajon/vrk
- pohjoinen - etelä suunta 100 m.ajon/vrk (Sievintien kautta)
- itä - länsi suunta 460 m.ajon/vrk
- pohjoinen - länsi suunta 230 m.ajon/vrk, joista 150 m.ajon/vrk suuntautui suunnittelualueen ulkopuolella kantatietä 86 etelään

Pohjoinen - etelä suuntainen Ylivieskan kautta kulkeva pitkämatkainen (Keski-Pohjanmaan tiepiiriin ohittava) liikennevirta oli 90 m.ajon/vrk.



Kuva 9. Suunnittelualueen alkavan ja päättyvän sekä ohikulkuliikenteen liikennevirrat

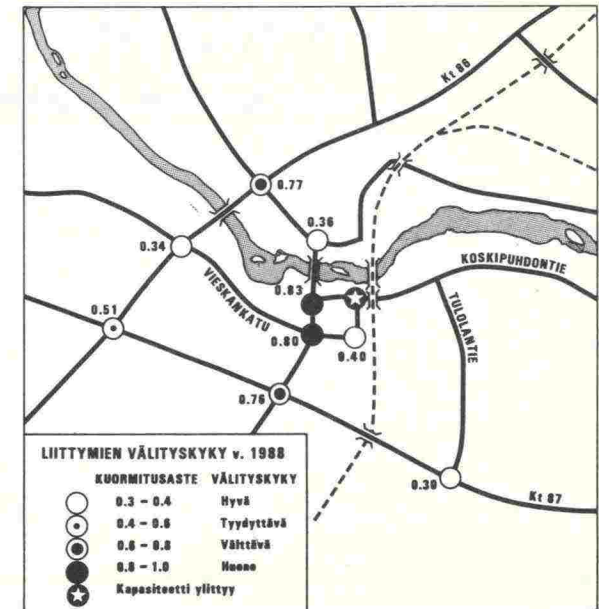
## Muut tutkimukset

Tämän työn yhteydessä ei ole suoritettu erillisiä koulu- tai työreittitutkimuksia, vaan on käytetty vuoden 1983 koulu- ja työreittitutkimuksen tuloksia (Ylivieskan liikenneturvallisuussuunnitelma).

## 1.53 Tieverkon toimivuus

### Liittymien välityskyky

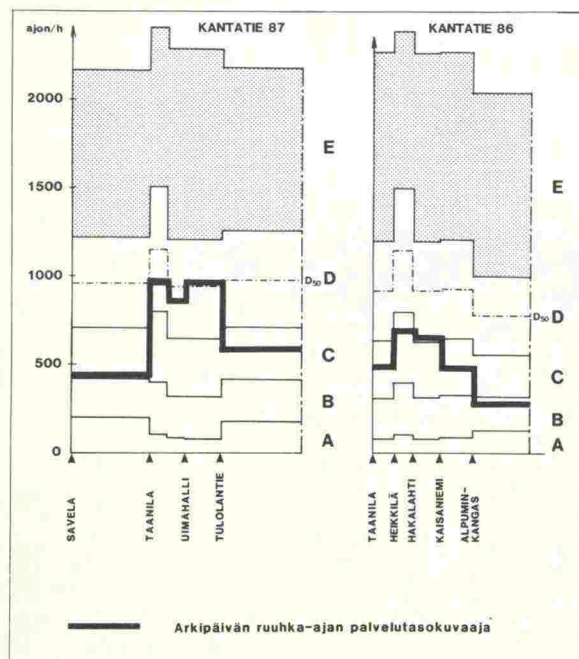
Liittymien välityskykytarkastelut on suoritettu toukokuun 1988 huipputuntiliikennemäärien perusteella. Toimivuudeltaan ongelmallisimmat liittymät kantateilla ovat Hakalahti ja Uimahalli sekä keskustassa Vieskankulman, Kauppakadun - Rautatiekadun ja Valtakadun - Kauppakadun liittymät (kuva 10).



Kuva 10. Liittymien välityskyky v.1988

## Tieosien palvelutaso

Kantateiden 86 ja 87 liikenteellinen palvelutaso suunnittelualueella on luokassa C paitsi väleillä Taanila - Tulolantie ja Hakalahti - Kaisaniemi luokassa D eli liikenne alkaa vilkkaimpina tunteina ruuhkautua (kuva 11).



Kuva 11. Kantateiden 86 ja 87 liikenteellinen palvelutaso nykyisillä tiejärjestelyillä ja liikennemäärillä

## 1.6 Joukkoliikenne

### Linja-autoliikenne

Linja-autoasema sijaitsee Rautatiekadun varrella rautatieaseman vieressä. Suunnittelualueen linja-autoreitit ja pysäkit on esitetty kuvassa 12.

### Rautatieliikenne

Ylivieska on yksi Pohjanmaan radan merkittävistä risteysasemista. Pohjoisen ja etelän suuntien lisäksi kaupungista on yhteys itään lisälmen suuntaan. Kaukojunilta on hyvät linja-autoyhteydet lähikuntiin.

### Lentoliikenne

Ylivieskassa on reittiliikenteen lentokenttä, jolta liikennöi arkipäivisin kaksi vuoroparia Helsinkiin. Kenttä sijaitsee 8 km:n päässä keskustasta.

## 1.7 Kevyt liikenne

### 1.71 Kevyen liikenteen väylät

Kevyen liikenteen verkko on esitetty kuvassa 14. Kantatien 87 suuntaista kevyttä liikennettä välillä keskusta - Raudaskylä palvelee päällystetty pien- nar (leveys n. 1,5 m).

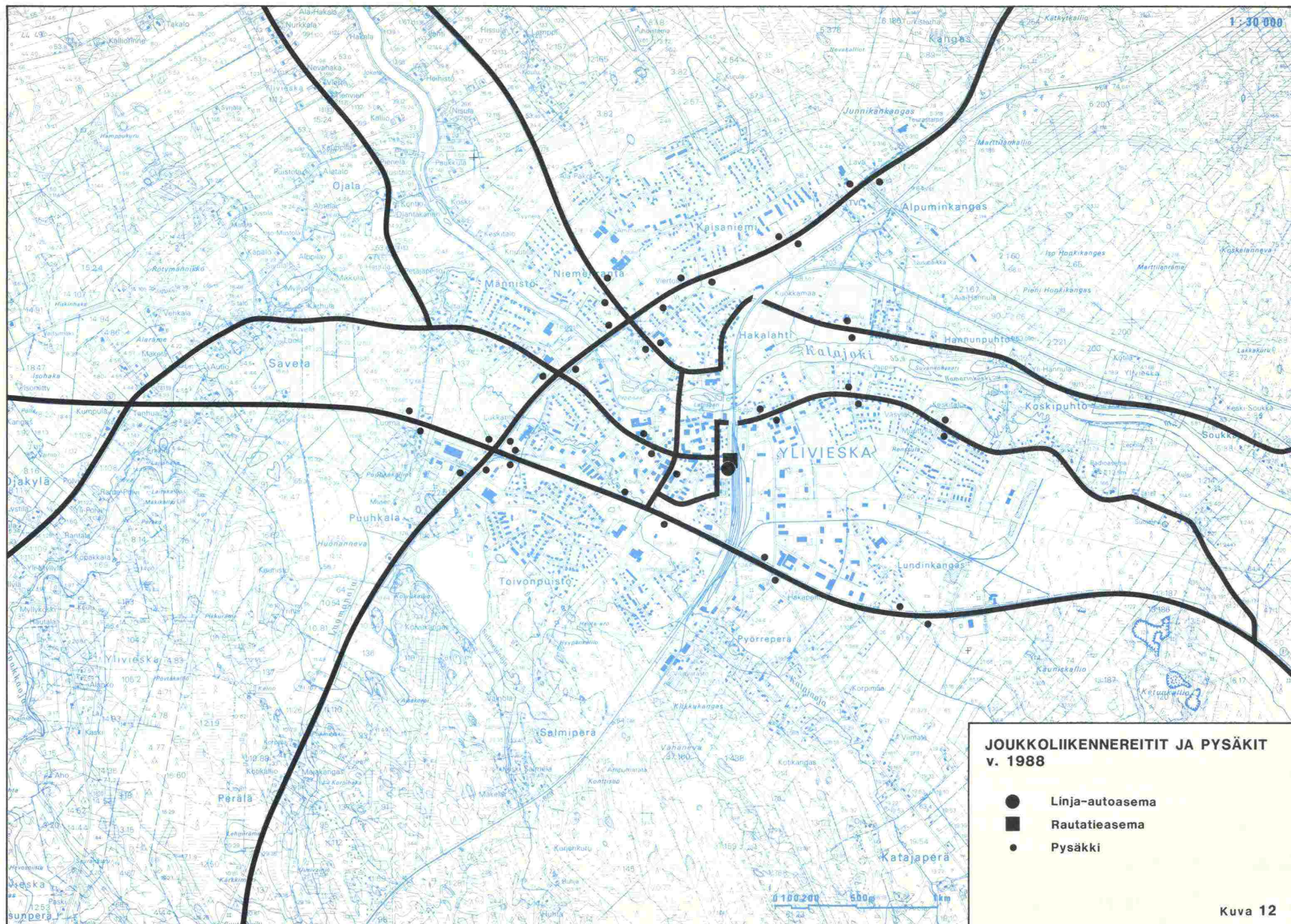
### 1.72 Liikennemäärät

Liikennelaskentojen mukaan kevyttä liikennettä on eniten keskustatoimintojen alueella. Suurimmat liikennemäärät (5670 jk+pp+mopo/klo 6-22) ovat Asemakadulla. Myös välillä Visalantie - Hakalahdenkatu - Valtakatu oli runsaasti kevyttä liikennettä (1610...2190 jk+pp+mopo/klo 6-22). Kevyen liikenteen liikennemäärät on esitetty kuvassa 14.

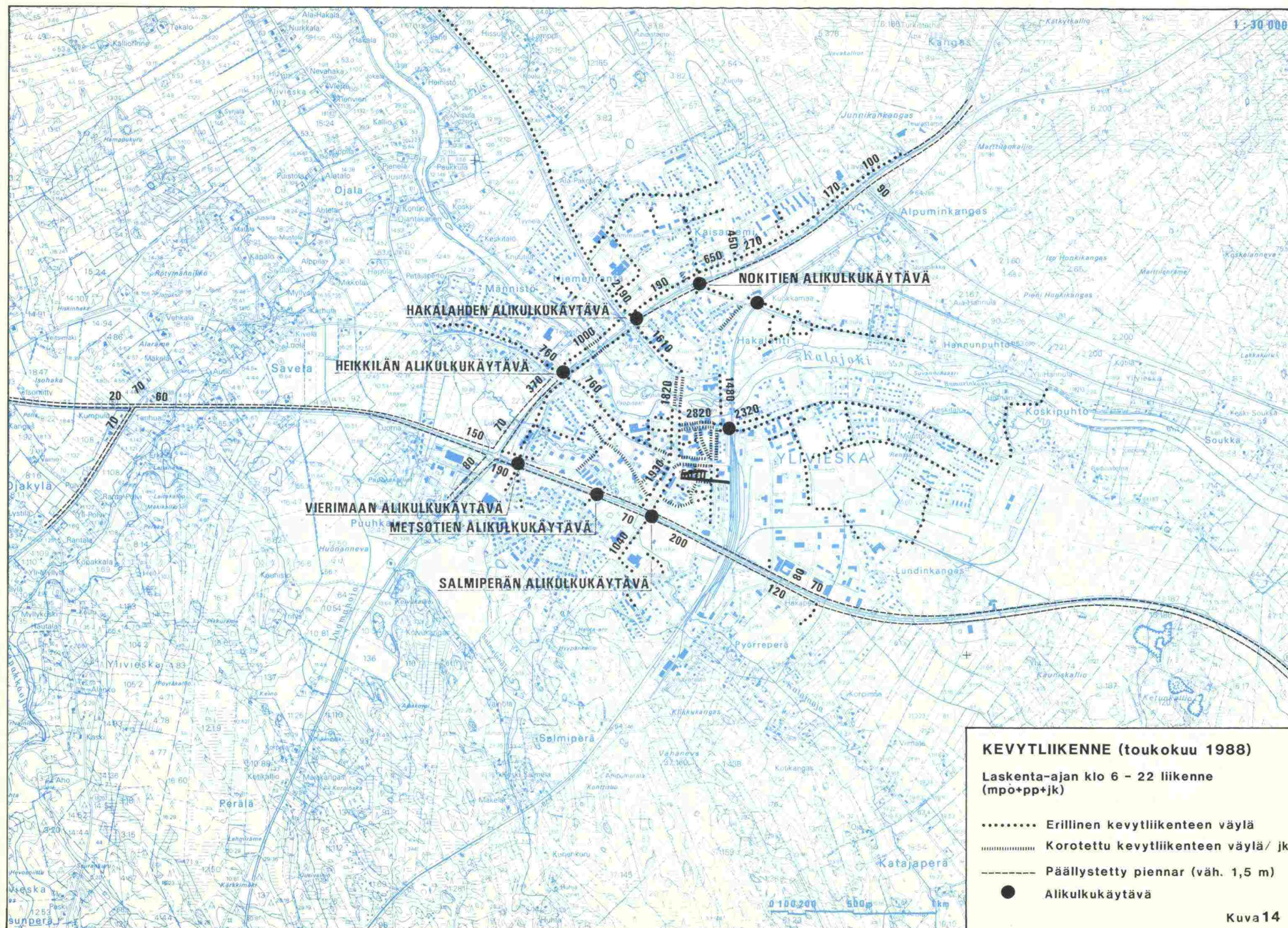
<b>A</b>	• Ajaminen lähes vapaata ja vaivatonta	
<b>B</b>	• Ajo-olosuhteet hyvät • Ohittaminen helppoa	
<b>C</b>	• Liikenne sujuu kohtalaisesti, mutta häiriöt mahdollisia • Jonoja alkaa esiintyä ja ohittaminen tulee vaikeaksi	
<b>D</b>	• Liikenne jonoontunut ja häiriöherkkää • Ohittaminen hyvin vaikeaa (riskiohittokela) • Äkkijarrutuksia esiintyy (peräänajovaara)	
<b>E</b>	• Liikenne ruuhkautunut, jatkuva jono • Ohittaminen lähes mahdotonta (ja hyödytöntä) • Ajaminen rasittavaa: nopeus vaihtelee paljon, ketjukolarien vaara • Sivutietä pääsy erittäin vaikeaa	
<b>F</b>	• Tie tukkeutunut • Autot mاتهlevat ja pysähtelevät	

Kuva 13. Palvelutasoluokituksen kuvaus





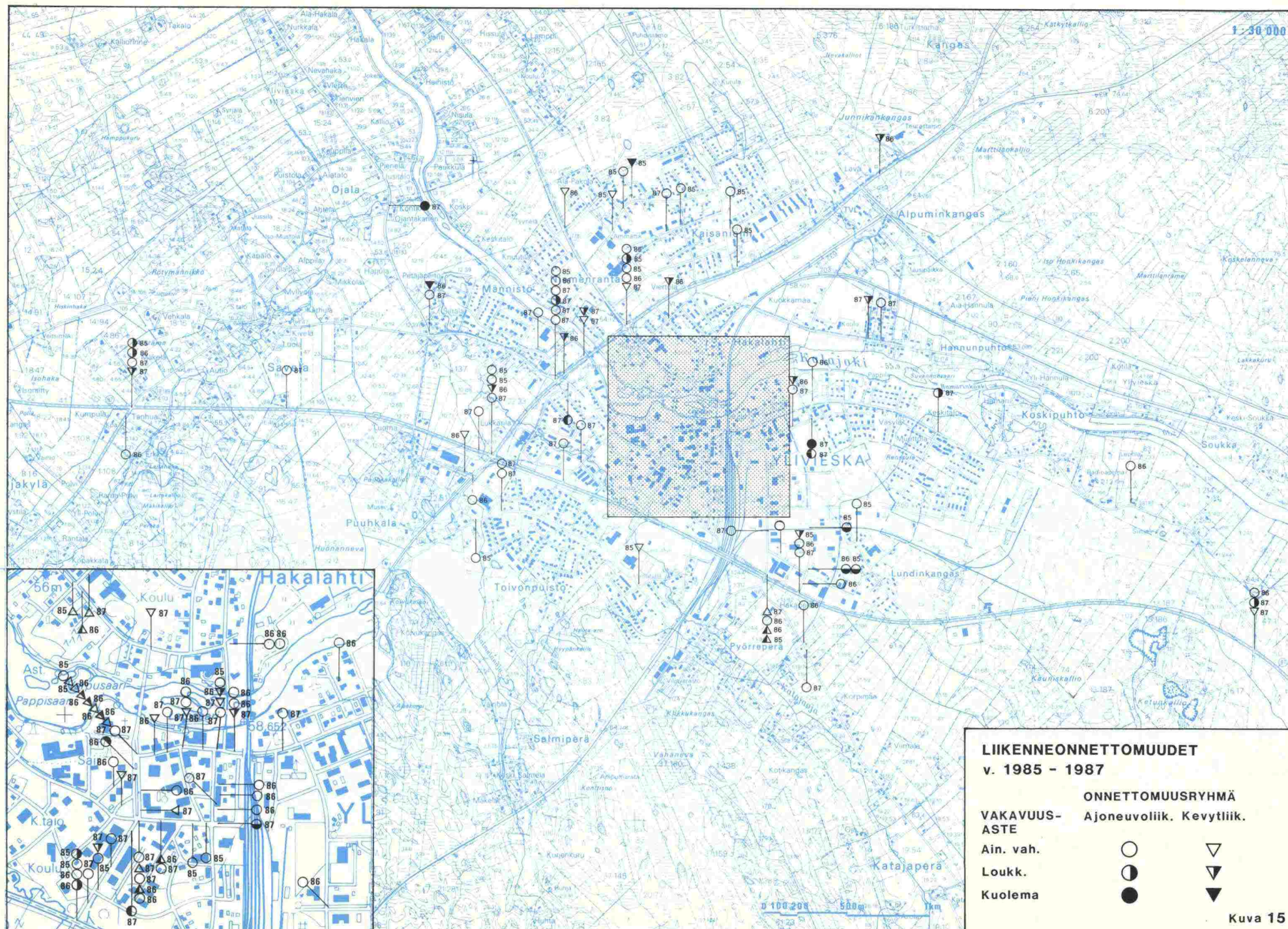














## 1.9 Pysäköinti

Ylivieskan keskustassa suoritettiin pysäköinti-tutkimus vuoden 1988 heinä- ja syyskuussa kolmena arkipäivänä (torstai, perjantai, lauantai). Tutkimuksessa selvitettiin puolen tunnin välein pysäköityjen autojen määrä osa-alueittain.

Inventoinnin mukaan alueella oli 1644 autojen pysäköintipaikkaa. Osa-alueittain yhdistetyssä maksimitilanteessa niistä oli käytössä 823 paikkaa, jolloin pysäköintipaikkojen käyttöasteeksi tuli 50%. Koko alueen maksimitilanteessa (23.9.1988 klo 15.30) pysäköintipaikoista oli käytössä 659 kpl (käyttöaste 40%).



Kuva 16. Ajoratapysäköintiä Asema- ja Kauppakadulla.

## 2 ENNUSTEET JA NYKYVERKON TOIMIVUUS V.2010

### 2.1 Maankäyttöennuste

Ylivieskan kaupunki laati liikenne-ennustetta varten maankäyttöennusteen vuodelle 2010. Ennusteen mukaan keskustan osayleiskaava-alueen asukasmäärä kasvaa 2510:llä vuoteen 2010 mennessä. Asukasmäärä kasvaa eniten I kaupunginosassa (+ 553 as). Eräs merkittävä kasvusuunta-alue on IX kaupunginosa kantatien 87 eteläpuolella (+ 373 as).

Osayleiskaava-alueen työpaikkojen määrä tulee kasvamaan 960:llä vuoteen 2010 mennessä. Eniten lisääntyvät palveluiden työpaikat I kaupunginosassa (+ 230 tp) ja III kaupunginosassa (+ 185 tp). Teollisuuden laajentumisalue sijaitsee X kaupunginosassa (+ 200 tp) (kuva 17).

### 2.2 Liikenne-ennuste nykyverkolle

Moottoriajoneuvoliikenteen liikenne-ennuste v. 2010 on laadittu malliennustemenetelmällä, jossa liikennemalli on luotu liikennetutkimuksista saatujen havaintojen ja analyttisten menetelmien avulla. Liikenne-ennuste perustuu nykyisiin liikennetietoihin, arvioituun maankäytön kehitykseen sekä henkilöautotiheyden ja ajoneuvosuoritteen kehitysarvioon. Ylivieskan henkilöautotiheyden arvioidaan kasvavan 397:sta (ha/1000 as.) 556:een vuoteen 2010 mennessä. Ajoneuvosuoritteen arvioidaan vähenevän samanaikaisesti 10 % ajoneuvoa kohden. Tällöin suunnittelu-

alueen sisäisen liikenteen kasvukerroin v. 1988 - 2010 on 1,26. Lisäksi huomioidaan osa-aluekohtaisesti maankäytön tehostumisen aiheuttama liikennemäärien kasvu. Ulkoisen liikenteen liikennevirtojen kasvukerroin on 1,5.

Suunnittelualueella tapahtuva automatkojen määrä kasvaa nykyisestä 42 800:sta 71 700:aan vuoteen 2010 mennessä. Kasvukerroin on 1,68.

Suurimmat liikennemäärät nykyverkolla v. 2010 ovat Kauppakadulla keskustan ja Koskipuhdon välillä n. 11 700 m.ajon/vrk. Helaalan sillan ennustettu liikennemäärä on 10 800 m.ajon/vrk. Kantatien 86 liikennemäärät vaihtelevat välillä 4000...8500 m.ajon/vrk ja kantatien 87 välillä 6200...11 200 m.ajon/vrk Ylivieskan taajaman alueella (kuva 18).

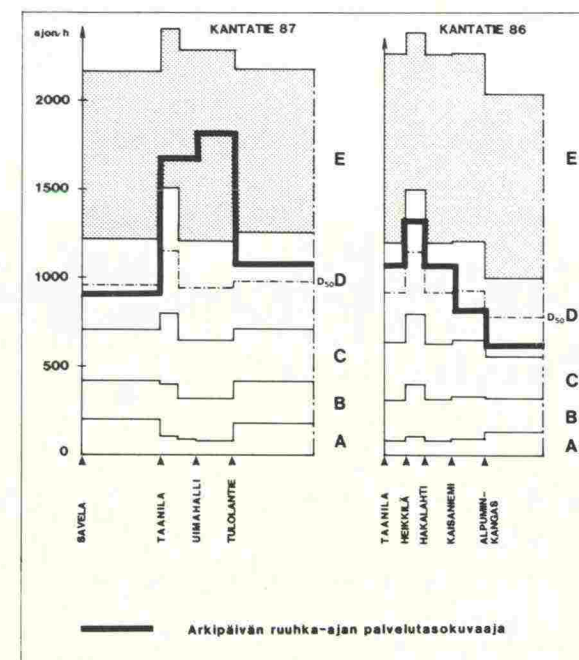
### 2.3 Nykyverkon toimivuus v. 2010

#### Liittymien välityskyky

Liittymien välityskykytarkasteluissa on tarkasteltu nykyisten liittymäjärjestelyjen toimivuutta ennustetuilla liikennemäärillä. Hakalahden, Taanilan, Uimahallin, Vieskankulman, Valtakadun ja Kauppakadun sekä Kauppakadun ja Rautatiekadun liittymien kapasiteetit tulevat ylittymään ennustetilanteen huipputuntiliikennemäärillä.

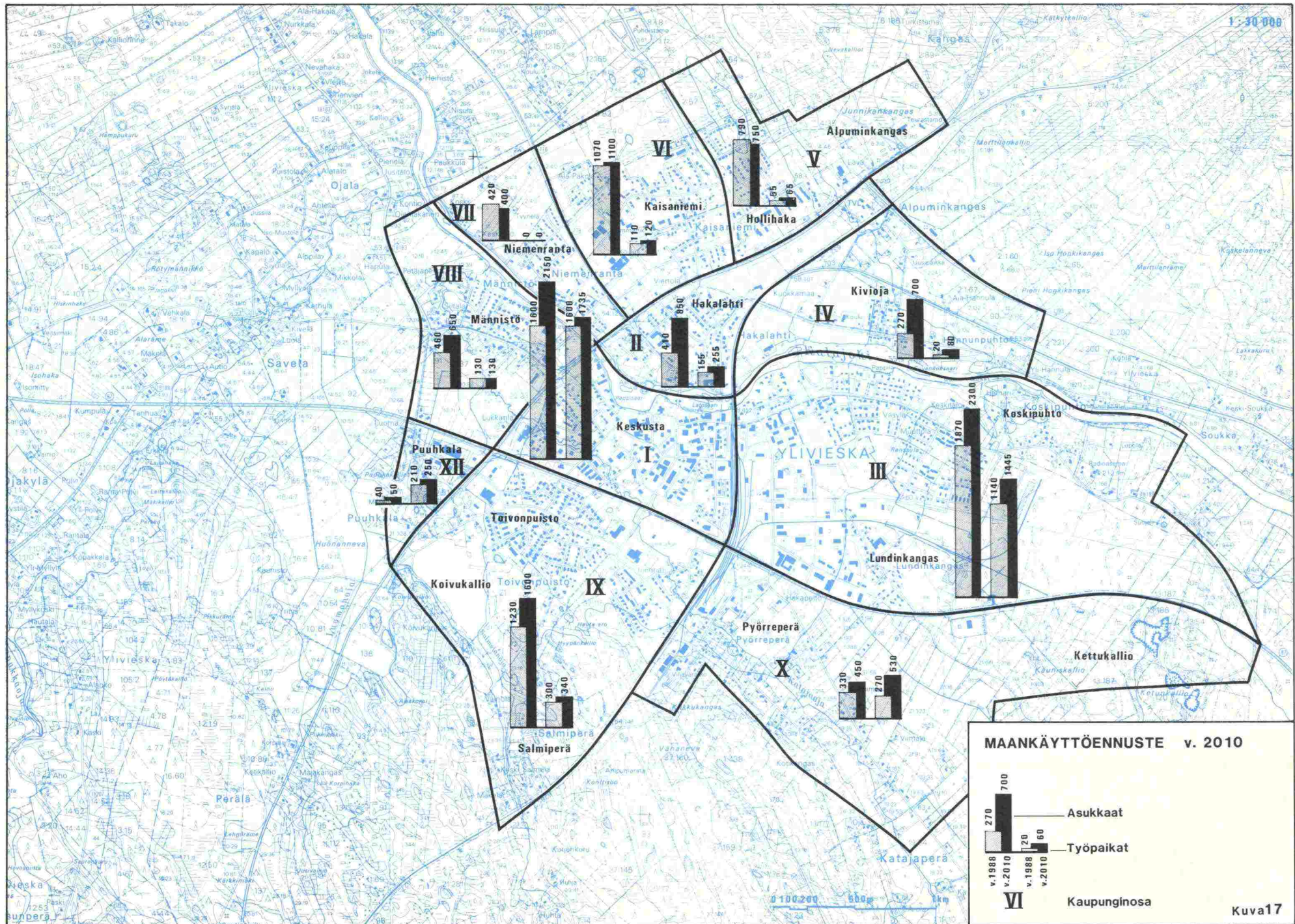
### Tieosien palvelutaso v. 2010 nykyisellä tiellä ilman toimenpiteitä

Kantateiden palvelutasot ohjetilanteessa Ylivieskan kohdalla ovat pääosin luokassa D, paitsi kantatiellä 87 Taanilan ja Tulolantien välillä luokassa E, jolloin liikenne on huipputunteina ruuhkautunutta (kuva 19).

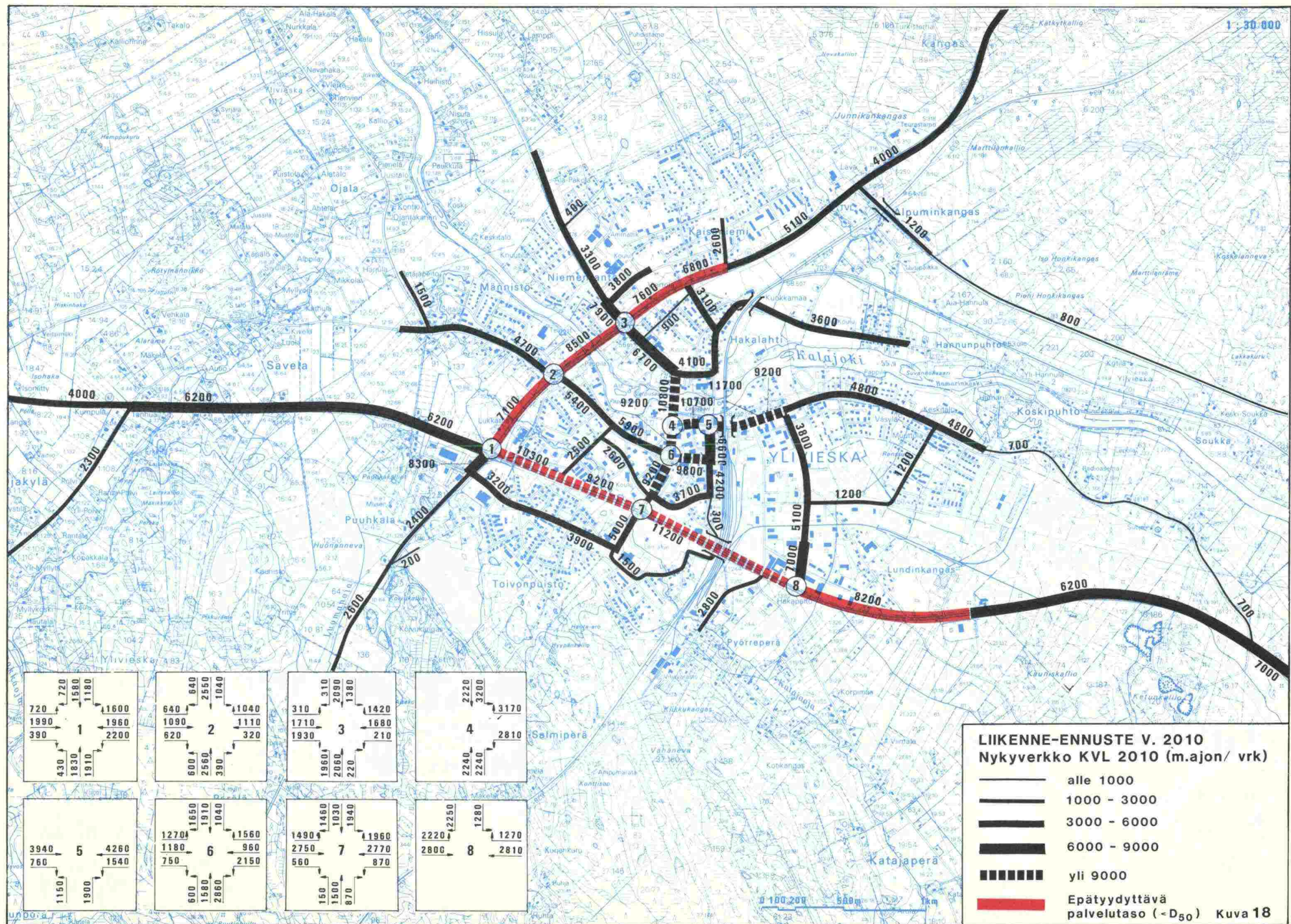


Kuva 19. Kantateiden 86 ja 87 liikenteellinen palvelutaso nykyisillä tiejärjestelyillä v.2010 liikennetilanteessa











### 3. YHTEENVETO PUUTTEISTA JA ONGELMISTA

#### 3.1 Maankäyttö ja aluerakenne

Ylivieskan taajaman jakavat osiin Kalajoki, rautatie sekä kantatiet 86 ja 87, jotka samalla rajoittavat maankäytön ja aluerakenteen kehittymistä. Maankäytön kehityksen seurauksena kantatiet ovat jääneet taajaman sisään. Lisäksi kauppa- ja palvelutoimintojen sijainti uusiin asuntoalueisiin nähden on kasvattanut kantateiden merkitystä sisäisen liikenteen välittäjinä (kuva 20).

#### 3.2 Yhteyspuutteet

##### Moottoriajoneuvoliikenne

Tie- ja katuverkosta puuttuu sujuva yhteys Kalajoen pohjois- ja eteläosien välillä taajaman itäosassa (Kivioja - Koskipuhto). Teollisuusalueen laajeneminen kantatien 87 eteläpuolelle (Kettukallio) synnyttää ajoneuvoliikenteen yhteystarpeita rautatien itäpuolelle (Salmiperä).

##### Kevytliikenne

Kevyen liikenteen yhteyspuutteita on välillä Niemenranta - Männistö, Koskipuhdossa ja Pyörreperällä (kuva 21).

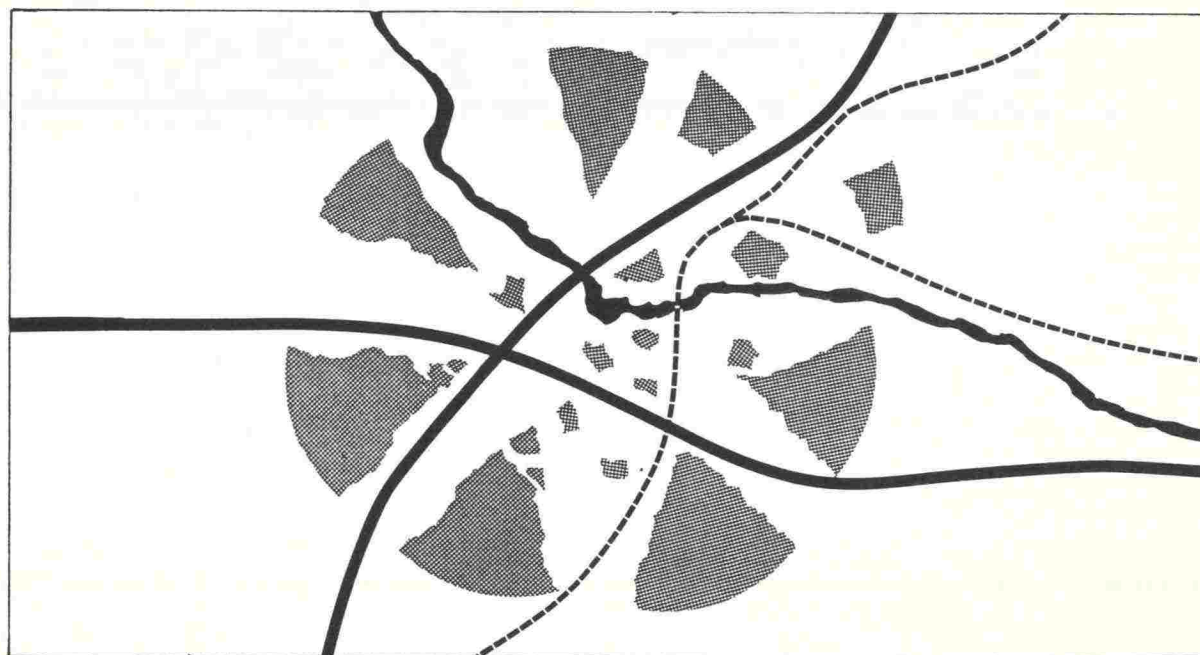
#### 3.3 Liikennöitävyys

Vuodelle 2010 laaditun nykyverkon liikenneennusteen mukaan kantateiden suurimmat liikennemäärät ovat välillä Uimahallin liittymä - Tulolantien liittymä, 11 200 m.ajon/vrk. Nykyisillä järjestelyillä kantateiden liikenne Ylivieskan taajaman kohdalla tulee vilkkaimpina aikoina olemaan jonoontunutta ja osittain ruuhkautunutta. Samoin vilkkaimpien liittymien sivusuunnat ruuhkautuvat.

#### 3.4 Liikenneturvallisuus

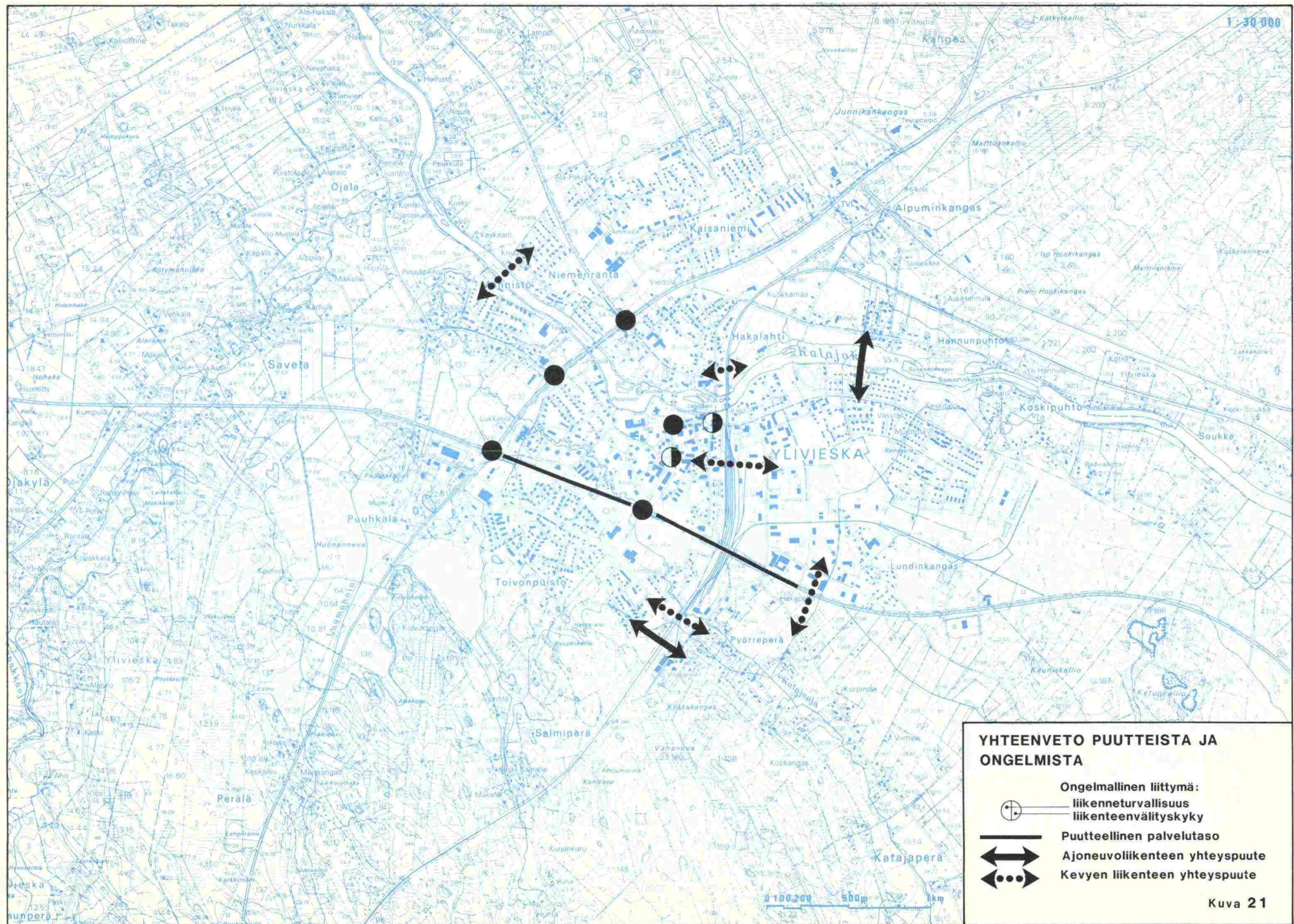
Vuosina 1983...1987 poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia tapahtui eniten Valtakadulla (30 kpl). Onnettomuuksista 13 kpl tapahtui Kauppakadun liittymässä. Näistä 9 kpl oli kevyen liikenteen onnettomuuksia.

Kantateillä eniten onnettomuuksia on tapahtunut Taanilan liittymässä (10 kpl). Onnettomuustilaston perusteella vaarallisin liittymä on Heikkilän liittymä kantatiellä 86.



Kuva 20. Kalajoki, rautatie ja kantatiet jakavat Ylivieskan taajaman osiin







## 4. PÄÄVÄYLIEN PARANTAMISEN TAVOITETASOT

### 4.1 Valta- ja kantateiden valtakunnalliset tavoitteet

#### Liikennöitävyys

##### Palvelutaso

Kantateiden palvelutaso tulisi olla vähintään D (= liikenne on vilkkaana aikana jonoontunutta ja häiriöherkkää).

##### Nopeustaso

Nopeustasotavoite on 100 km/h. Taajama-alueilla voidaan sallia 80 km/h.

##### Liittymäjärjestelyt

Liittymäjärjestelyt tulee toteuttaa niin, että nopeustasotavoite voidaan saavuttaa. Liittymävälin tulisi olla vähintään 500 m.

### 4.2 Kantatiet 86 ja 87

#### Liikennöitävyys

##### Palvelutaso

Kantateiden palvelutasoksi tielinjalla taajama-alueella sallitaan  $D_{50}$ . Mahdolliset uudet kantatieratkaisut tulee suunnitella siten, että ne täyttävät palvelutasoluokan C vaatimukset.

##### Nopeustaso

Kantateiden liikenteelliset ratkaisut tulee suunnitella sellaisiksi, että nopeustaso voi olla 100 km/h. Taajama-alueilla voidaan sallia 80 km/h.

##### Liittymäjärjestelyt

Kantateiden liittymien toimivuus turvataan eritasojärjestelyin ja verkollisin toimenpitein. Välivaiheen ratkaisuna voi olla liikennevalo-ohjaus. Liittymäväli tulisi olla vähintään 500 m.

#### Liikenneturvallisuus

Liittymien liikenneturvallisuutta tulee parantaa. Erityistä huomiota tulee kiinnittää Taanilan, Uimahallin, Heikkilän ja Hakalahden liittymäjärjestelyihin.

#### Kevyen liikenteen olosuhteet

Kevytliikenne tulee suunnittelualueella erottaa omille väylilleen. Kevyen liikenteen olosuhteita välillä Savela - Taanila - Heikkilä tulee kehittää. Risteämiskohdat tulee järjestää eritasossa.

#### Maankäyttö

Maankäytön suunnittelussa tulee huomioida rajoittavat tekijät: Kalajoki, rautatie sekä kantatiet. Maankäyttö ja liikenneverkko tulee sopeuttaa toisiinsa siten, ettei tarpeettomasti kuormiteta kantateitä taajaman sisäisellä liikenteellä.

#### Ympäristö

Kantateiden ympäristön näkymiin tulee kiinnittää huomiota varsinkin teollisuusalueiden kohdilla. Tiejärjestelyt tulee suunnitella ympäristöön soveltuviksi (mm. eritasoliittymäjärjestelyt).

### 4.3 Muu tie- ja katuverkko

#### Liikennöitävyys

Tavoitteena on Valtakadun, Asemakadun ja Kauppakadun liikennöitävyyden sekä Vieskan kulman ja Valtakadun - Kauppakadun liittymän toimivuuden parantaminen. Lisäksi Kiviojan ja Koskipuhdon sekä Salmiperän ja Kettukallion ajoneuvoliikenteen yhteyksiä tulee parantaa.

#### Liikenneturvallisuus

Keskustan katujärjestelyiden suunnittelun tavoitteena on poistaa onnettomuuksien nykyiset kasautumispisteet, joita ovat mm. Vieskan kulman liittymä sekä Valtakadun ja Kauppakadun liittymä. Tie- ja katuristeyskohdat pääradan kanssa tulee järjestää eritasossa. Teollisuusraiteen tasoylikäytävien liikenneturvallisuus tulee huomioida katuverkkosuunnittelussa.

#### Ympäristö

Keskustan katuilmettä tulee parantaa istutuksien ja erilaisten pintamateriaalien avulla.



## 5. TIE- JA KATUVERKKO V.2010

### 5.1 Tutkitut verkkovaihtoehdot

Tieverkkovaihtoehdojen muodostamisen lähtökohtana oli asetettujen tavoitteiden saavuttaminen. Nykyverkon liikennöitävyys ohjetilanteessa ja kattavuus tulevaa maankäyttöä ajatellen edellyttivät tieverkollisia kehittämis-toimenpiteitä. Erityisesti kantateiden liikenneolosuhteet vaativat kehittämistä.

Alustavasti tutkittiin periaatteiltaan kahta eri verkkovaihtoehdot: kantateita kehitetään nykyisillä paikoillaan tai kantatiet ohittavat Ylivieskan taajaman. Verkkovaihtoehdot, jossa kantateita kehitetään nykyisillä paikoillaan pohjautui Ylivieskan keskustan osayleiskaavan mukaiseen tieverkkoon.

Verkkovaihtoehdojen alustavan vertailun jälkeen muodostettiin kantateiden kehittämisestä nykyisille paikoilleen kolme alavaihtoehdot. Vertailussa olivat mukana seuraavat verkkovaihtoehdot:

- **VE 1:** Osayleiskaavan mukainen verkkovaihtoehdot, josta poistettu Esson liittymä kantatiellä 87. Eritasoliittymä järjestelyt Taanilan, Heikkilän, Hakalahden ja Uimahallin liittymissä.
- **VE 2:** Vaihtoehdot 1 täydennetty kantateiden nelikaistaistamisella keskustan kohdalla.
- **VE 3:** Vaihtoehdot 1 täydennetty Kalajoen vesistösilalla Koskipuhdossa ja rautatieaseman alikululla.
- **VE 4:** Kantateiden ohikulkutiejärjestelyt. Kantatie 86 linjattu taajaman länsipuolelta

Ojakylältä Alpuminkankaalle ja kantatie 87 taajaman eteläpuolelta Someronperältä Haapaveden maantiehen saakka. Ohikulkuteilla kolme eritasoliittymää, nykyisten kantateiden liittymät tasoliittymiä (kuva 22).

### 5.2 Verkkovaihtoehdojen vertailu

Verkkovaihtoehdot on vertailtu kustannusten, liikenteellisten tekijöiden, maankäytön, ympäristön, vaihteiden rakentamisen ja yleisötilaisuuden palautteen suhteen.

## Ohitusteilla ei kiirettä Ylivieskan liikenne kuntoon eritasoliittymillä ja valoilla

Ylivieska (SK)  
Kaksi Ylivieskan keskustan läpi kulkevaa kantatietä voidaan parantaa nykyisillä paikoillaan niin, että liikenne sujuu vaivattomasti pitkästä ensi vuosituhannen puolelle.

Taajaman tie- ja katuverkkosuunnitelmaa laativa työryhmä on tullut siihen tulokseen, että nelikaistaiset väylät ja eritasoliittymät kantateilla sekä liikennevalot ydinkustan pääkaduilla takaavat liikenteen sujuvuuden hyvin vielä vuonna 2010.

Ylivieskassa alettiin pooliota suunnitella taajama-alueen

Suunnitelman loppuraportti valmistuu vielä ennen vuodenvaihdetta, mutta jo nyt ovat selvillä tulevien liikennejärjestelyjen periaatteet. Ohjelma ulottuu vuoteen 2010 saakka, jolloin liikenteen ennustetaan kasvaneen nykyisestä noin 70 prosenttia.

#### Ohikulkuteitä ei tarvita

Ohikulkuteitä Ylivieskan keskustan kohdalle ei tarvita sen paremmin Ouluntien kuin Savontien liikenneyhteisöissä.

Työryhmä ei suosinut kantateille liikennevaloja kuin korkeintaan väliaikaisratkaisuksi. Parempaan pidetään eritasoliittymää nelikkaita liikennevalojen sijasta. Uimahallin, Taanilan, Hakalahden ja Tuolantien risteyskohtien välillä muut liittymät poistettaisiin kokonaan.

Savontien liikenne on huomattavasti vilkkaampi kuin Ouluntien. Siksi suunnitelmaluonnoksessa esitettiin, että Savontie rakennettaisiin nelikaistaiseksi Taanilan risteyksestä Tuolantien liittymään.

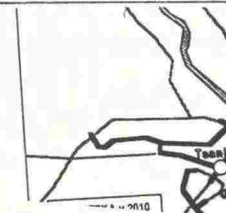
Vieskankadun ja Kaisaniemen- ja Ouluntien risteys-

Pelkästään koskevat uudet nykyiset kaksikaistaiset ja kolmikaistaiset katu- ja rautatie- ja maantiet.

Uusia liikennedytimiä

Savontie 4-kaistaiseksi  
**Ohikulkutiet ei rakenneta Ylivieskaan**

Ylivieska-KJL  
Savontie



## Ohitusteille jyrkkä EI Ylivieskassa

**Ojakyläläiset vastustavat ohitusteitä**

Ylivieska-KJL  
Tänään luovuttavat ojakyläläiset Ylivieskan kaupunginhallituk-

**Ohitustie-kaavavilut hylättävä**

Ylivieska - Ylivieskassa viereillä oleva kantatie 87:n ohitustiekaavavilut ja kantatie 86:n uusi linjaus eivät innostaneet kunnian. Toimikunnan mielestä nämä kaavavilut on kokonaan hylättävä.

Nelovaihtoehdon oli ollut kanteilla levenneiden, risteysten puolelta ja eritasoliittymillä. Näillä toimenpiteillä, taan seivittävä huomiota, mallis maantietä-utana koonnut Savola-Ojakylän lähtökunta päättyi saittaa napsittu lautakunnalle. Nelovaihtoehdon oli ollut leiden rakentamisen toimikunnan puolesta Savola-Ojakylä alueen viiteen eri lohkoon, miltä tolt mm. kylän viljelykalle tontteilla kohtuuttomasti haitat vahingot. Siksi nelovaihtoehdot olivat kokonaan hylättävä. Kytätoimikunnan ohittavien vaihtoehtojen...





Kuva 22. Tutkitut verkkovaihtoehdot



Taulukko 2. Verkkovaihtoehtojen vertailu

VERTAILUTEKIJÄ	VE 1		VE 2		VE 3		VE 4	
<b>1. Kustannukset</b>								
Teidentekeminen (tr.ind. 119)								
-päätiöt	7,4 km	10,6 Mmk	8,3 km	24,3 Mmk	7,4 km	10,6 Mmk	22,0 km	74,8 Mmk
-rampit	2,2 km	11,0 Mmk	2,2 km	11,0 Mmk	2,2 km	11,0 Mmk	1,1 km	5,7 Mmk
-sillat	5 kpl	7,8 Mmk	7 kpl	23,2 Mmk	7 kpl	19,3 Mmk	9 kpl	15,1 Mmk
-muut tie- ja katujärjestelyt	-	-	-	-	0,6 km	0,8 Mmk	3,6 km	3,6 Mmk
-lunastus (asuinrak.)	10 kpl + 1 rivitalo	7,5 Mmk	10 kpl + 1 rivitalo	7,5 Mmk	10 kpl + 1 rivitalo	7,5 Mmk	-	-
-yhteensä		36,9 Mmk		66,0 Mmk		49,2 Mmk		99,2 Mmk
Ajokustannukset								
-koko verkko v.2010		165,2 Mmk		164,7 Mmk		160,9 Mmk		166,2 Mmk
<b>2. Liikenteelliset tekijät</b>								
Liikenteen jakautuminen tieverkolla								
-liikennemäärät KVL 2010								
*Savontie (keskusta)	10 100 - 10 800		10 550 - 11 450		9 300 - 9 200		5 700 - 6 900	
*Ouluntie (keskusta)	8 100 - 8 850		8 300 - 8 950		7 500 - 8 200		4 400 - 6 250	
*Valtakatu (Helaalan silta)	11 000		10 850		8 350		10 600	
*Kauppakatu (radan alikulku)	9 950		9 550		5 750		9 950	
*ohikulkutie (kt 86)							1 100 - 1 700	
*ohikulkutie (kt 87)							2 200 - 2 900	
-reitit	Liikenne keskittyy nykyisille pääväylille, kantateilla lyhytmatkaista sisäistä liikennettä.		Liikenne keskittyy nykyisille pääväylille, kantateilla lyhytmatkaista sisäistä liikennettä.		Uudet katuyhteydet jakavat pääväylien liikennekuormitusta, kantateilla lyhytmatkaista sisäistä liikennettä. Itä: keskustan Valtakadun itäpuolisten osa-alueiden sisääntuloliikenne Tulolantien liittymän kautta, keskustan Kalajoen pohjoispuolisten osa-alueiden liikenne idästä uuden siltayhteyden kautta (Koskipuhto).		Pohjoinen: keskustan sisääntuloliikenne nykyiselle kantatielle 86 (Ouluntie). Itä: keskustan sisääntuloliikenne nykyiselle kantatielle 87 (Savontie), taajaman reuna-alueille suuntautuva liikenne siirtyy ohikulkutielle. Etelä: keskustan sisääntuloliikenne siirtyy ohikulkutielle (kt 87), Kalajoen pohjoispuolisille osa-alueille suuntautuva liikenne siirtyy uudelle kantatielle 86. Länsi: keskustan sisääntuloliikenne nykyiselle kantatielle (kt 87), taajaman reuna-alueille suuntautuva liikenne siirtyy ohikulkutielle.	
-ajosuorite (koko verkko)								
*ajon.h/vrk	3923		3891		3796		3926	
*ajon.km/vrk	238 752		239 325		233 735		236 806	
Liikennöitävyys								
-liikenteellinen palvelutaso (kantatiet, HCM)	A	-	A	-	A	-	A	-
	B	4,0 km	B	7,2 km	B	4,0 km	B	18,8 km
	C	3,4 km	C	3,4 km	C	6,2 km	C	3,2 km
	D	11,9 km	D	9,8 km	D	9,1 km	D	1,4 km
	E	1,1 km	E	-	E	1,1 km	E	-
	F	-	F	-	F	-	F	-
-palvelutaso alle tavoitetason (=D <sub>50</sub> )	3,3 km				2,7 km			
-liittymien toimivuudet (valo-ohjaamaton tasoliittymä)								
*Taaniila	(eritasoliittymä)		(eritasoliittymä)		(eritasoliittymä)		0,62	
*Uimahalli	(eritasoliittymä)		(eritasoliittymä)		(eritasoliittymä)		> 1,0	
*Heikkilä	(eritasoliittymä)		(eritasoliittymä)		(eritasoliittymä)		0,56	
*Hakalahti	(eritasoliittymä)		(eritasoliittymä)		(eritasoliittymä)		0,85	
*Kaisaniemi	(eritasoristeys)		(eritasoristeys)		(eritasoristeys)		0,40	
*Tulolantie	> 1,0		> 1,0		> 1,0		0,43	
*Vieskankulma	> 1,0		> 1,0		> 1,0		> 1,0	
*Valtakatu/Kauppakatu	> 1,0		> 1,0		> 1,0		> 1,0	



VERTAILUTEKIJÄ	VE 1	VE 2	VE 3	VE 4
<ul style="list-style-type: none"> <li>-liikenneturvallisuus</li> <li>*ongelmakohtien ratkaisutapa nykyisillä kantateillä</li> <li>*maankäyttö kantateihin nähden</li> <li>-taajaman liikenteellinen asema</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-eritasoliittymät keskustan kohdalla</li> <li>-liittymien määrän vähentäminen</li> <li>-tien leventäminen</li> <li>-maankäyttö tukeutuu kantateihin</li> <li>-nykytilanne, taajama hyvin saavutettavissa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-eritasoliittymät keskustan kohdalla</li> <li>-liittymien määrän vähentäminen</li> <li>-tien nelikaistaistaminen</li> <li>-maankäyttö tukeutuu kantateihin</li> <li>-nykytilanne, taajama hyvin saavutettavissa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-eritasoliittymät keskustan kohdalla</li> <li>-liittymien määrän vähentäminen</li> <li>-tien leventäminen</li> <li>-maankäyttö tukeutuu kantateihin</li> <li>-nykytilanne, taajama hyvin saavutettavissa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-kantatiet siirretään taajaman ulkopuolelle</li> <li>-kantateillä pääasiassa pitkämatkaista liikennettä</li> <li>-heikkenee kantateiden siirtyessä taajaman ulkopuolelle</li> </ul>
<b>3. Maankäyttö</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>-eri alueiden käyttömahdollisuudet</li> <li>-vaikutukset voimassa oleviin kaavoihin</li> <li>-vaikutukset taajaman yhdyskuntarakenteeseen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-eritasoliittymät yhdyskuntarakenteen sisällä vaikeuttavat maankäyttöä ja vievät maa- aluetta</li> <li>-eritasoliittymäalueille ei ole varattu riittävästi tilaa</li> <li>-eritasoliittymät tiivistävät taajama- rakennetta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-eritasoliittymät yhdyskuntarakenteen sisällä vaikeuttavat maankäyttöä ja vievät maa- aluetta</li> <li>-eritasoliittymäalueille ei ole varattu riittävästi tilaa</li> <li>-kantateiden liikennealue on 40 - 50 m, nelikaistaistaminen eitodennäköisesti vaadi lisätilaa</li> <li>-eritasoliittymät tiivistävät taajama- rakennetta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-eritasoliittymät yhdyskuntarakenteen sisällä vaikeuttavat maankäyttöä ja vievät maa- aluetta</li> <li>-eritasoliittymäalueille ei ole varattu riittävästi tilaa</li> <li>-Kalajoen uuteen vesistösiltaan ja aseman uuteen alikulkuun ei ole varauduttu kaavoissa</li> <li>-eritasoliittymät tiivistävät taajama- rakennetta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-kyläalueet rikkoutuvat erityisesti Savelassa</li> <li>-ohikulkuteitä ei ole huomioitu kaavoissa</li> <li>-ohikulkutiet muodostavat luonnollisen kasvurajan taajamalle</li> </ul>
<b>4. Ympäristö</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>-maisema ja luonnonolosuhteet</li> <li>-purettavien asuinrakennusten määrä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-eritasoliittymät vaikeasti sopeutettavissa tasaiseen maastoon</li> <li>- 11 kpl</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-eritasoliittymät vaikeasti sopeutettavissa tasaiseen maastoon</li> <li>- 11 kpl</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-eritasoliittymät vaikeasti sopeutettavissa tasaiseen maastoon</li> <li>- 11 kpl</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-ohikulkutiet peltoalueelle 7,0 km:n matkalla (= n. 20 ha)</li> <li>-ohikulkutiemenee Salmiperän ulkoilua alueen halki</li> <li>-kylämaisema rikkoutuu Savelassa</li> <li>-todennäköisesti 0 kpl</li> </ul>
<b>5. Vaiheittain rakentaminen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-eritasoliittymät voidaan rakentaa eri vaiheissa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-eritasoliittymät ja nelikaistaistaminen tehtävä samanaikaisesti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-eritasoliittymät voidaan rakentaa eri vaiheissa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-ohikulkutiet voidaan rakentaa eri vaiheissa</li> </ul>
<b>6. Yleisötilaisuuden palaute</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kannatettiin, 1 kirjelmä, 12 allekirjoitusta.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kannatettiin, 2 kirjelmää, 105 allekirjoitusta.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ei kommentteja.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vastustettiin, 9 muistutusta, 195 allekirjoitusta. Aiheuttaa haittaa Savelan, Ojaky- län, Salmiperän ja Katajaperän asutukselle ja maatalouden harjoittamiselle.</li> </ul>



### 5.3 Verkkovaihtoehdon valinta ja täydentäminen

Vertailun perusteella työryhmä valitsi jatkosuunnittelun pohjaksi verkkovaihtoehdon VE 2. Verkkovaihtoehdot VE 1 ja VE 3 eivät liikennöitävyyden suhteen täyttäneet asetettuja vaatimuksia. Verkkovaihtoehdot VE 4 aiheutti ongelmia asutukselle ja maatalouden harjoittamiselle.

#### Valitun verkkovaihtoehdon täydentäminen

Jatkosuunnittelun kuluessa verkkovaihtoehdot VE 2 täydennettiin seuraavasti:

- Heikkilän eritasoliittymä poistettiin, koska se aiheutti haittaa rakennetussa ympäristössä ja kantatien 86 eritasoliittymäväli jäi lyhyeksi
- lisättiin uusi yhteys Kalajoen yli Niemenrannan ja Männistön välille korvaamaan Heikkilän eritasoliittymän poistuminen ja kantatien 86 nelikaistaistaminen.
- Tulolantien liittymä kantatiellä 87 korvattiin eritasoliittymäjärjestelyin toimivuuden turvaamiseksi.

### 5.4 Tavoiteverkko v.2010

Ylivieskan tieverkon rungon muodostavat seudulliset pääväylät: kantatie 86 (Ouluntie), kantatie 87 (Savontie) ja maantie 740 (Sievintie).

Kantateille on esitetty neljä eritasoliittymää: Ouluntiellä Hakalahden eritasoliittymä, Savontiellä Taanilan, Uimahallin ja Tulolantien eritasoliittymät. Lisäksi Ouluntiellä on eritasoristeys Heik-

kilän ja Kaisaniemen kohdilla. Savontie on nelikaistainen Taanilan ja Tulolantien välillä.

Merkittävimpiä uusia yhteyksiä ovat Kaisaniemenkadun jatkaminen keskustaan, siltayhteys Männistön ja Niemenrannan välillä sekä Närhitien jatkaminen Pyörreperälle. Valtakatu on nelikaistainen välillä Närhitie-Hakalahdenkatu (kuva 23).

Seinäjoki - Ylivieska tien myöhempää kehitystä varten on esitetty kantatien 86 suuntainen ohikulkutievaraus taajaman itäpuolella. Myös kantatielle 87 esitetään ohikulkutievaraus. Ohikulkutiet ovat seutukaavallisia pitkän tähtäyksen varauksia (kuva 24).

### 5.5 Tavoiteverkon liikenne-ennuste v.2010

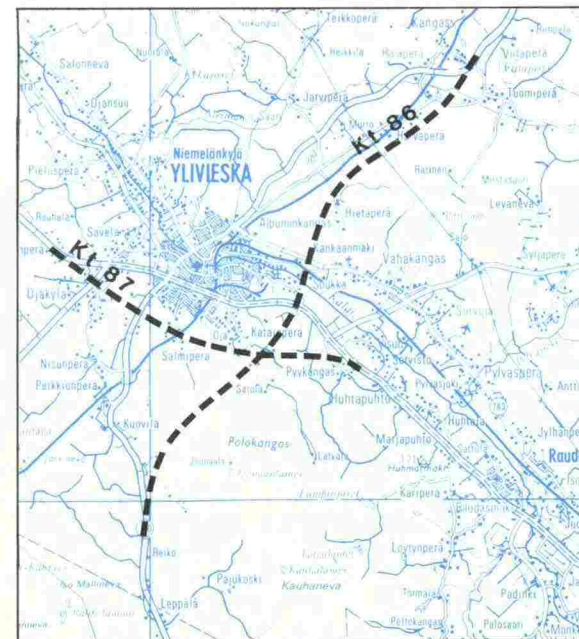
Tavoiteverkolle laaditun liikenne-ennusteen mukaan Savontien liikennemäärät v.2010 ovat taajaman kohdalla 6700...10300 m.ajon/vrk ja Ouluntien 4800...6000 m.ajon/vrk. Keskustassa suurimmat liikennemäärät ovat Valtakadulla 10800...12700 m.ajon/vrk (kuva 25).

### 5.6 Kevyen liikenteen verkko

Kevyen liikenteen verkon suunnitteluperiaatteena on ollut jalankulun ja pyöräilyn erottaminen auto-liikenteestä pää- ja kokoojaväylillä. Lisäksi kevyen liikenteen risteäminen estevaikutuksel-

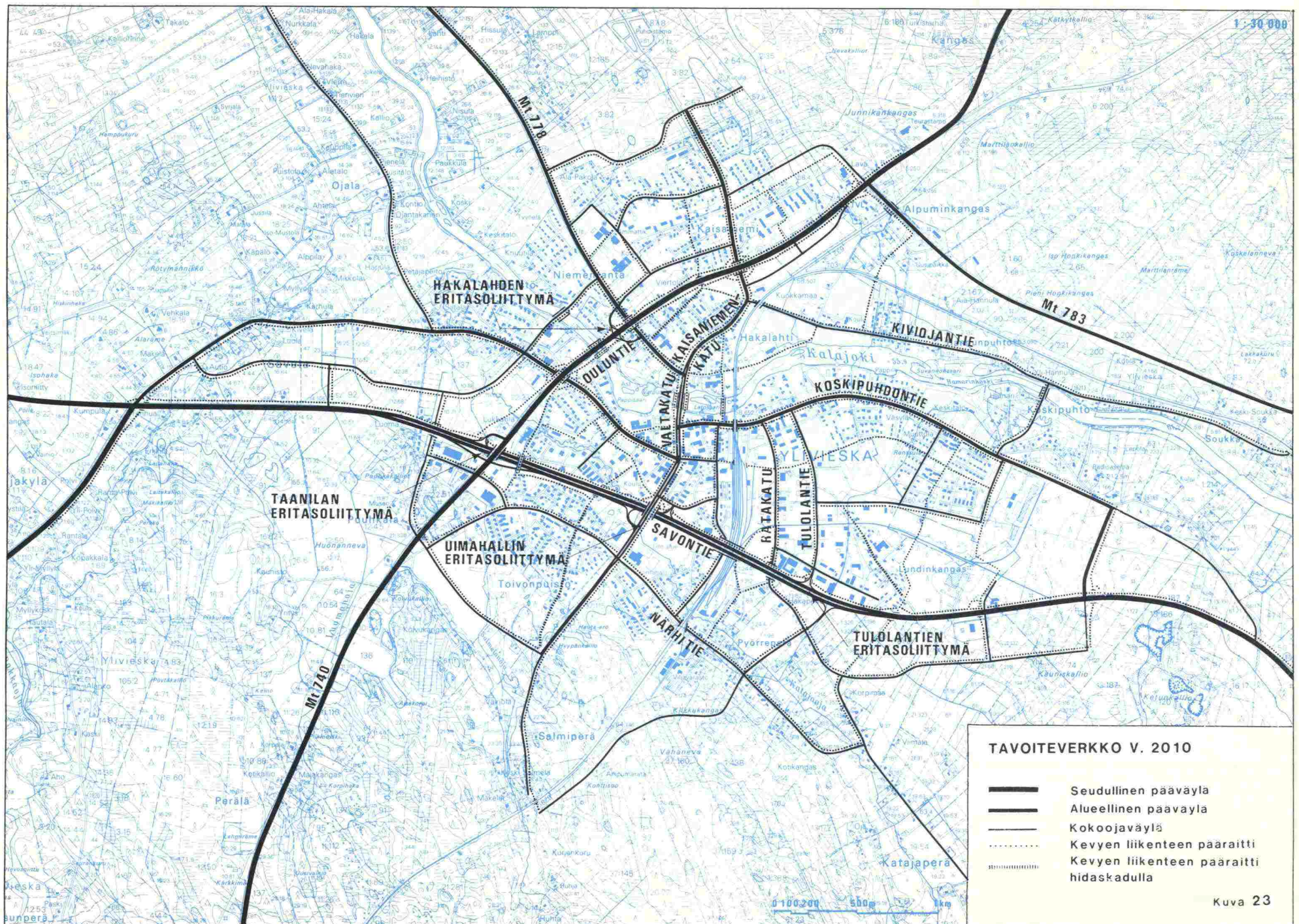
taan voimakkaan väylän (kantatiet ja rautatie) kanssa on järjestetty eritasossa.

Nykyistä kevyen liikenteen verkkoa on täydennetty siten, että muodostuva verkko olisi jatkuva ja turvallinen. Kuvassa 23 esitetyn pääraitiston lisäksi tulee rakentaa asuntoalueiden sisäiset yhteydet, ulkoilureitit ja puistokäytävät.



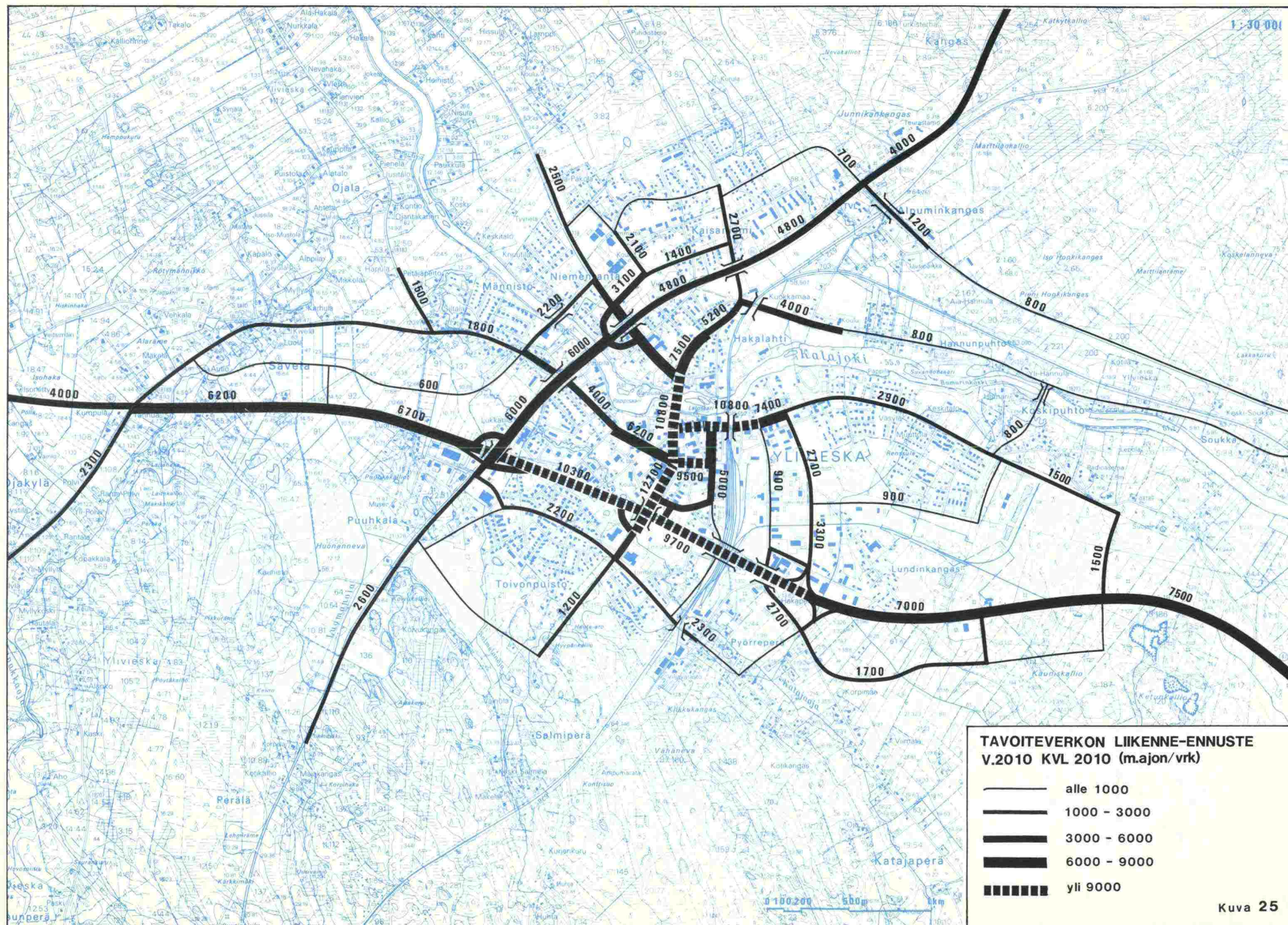
Kuva 24. Pitkän aikavälin, v.2010 jälkeiset tievaraukset





Kuva 23







## 5.7 Raudaskylän liikennejärjestelyt

### Lähtökohdat

Raudaskylä sijaitsee kantatien 87 varrella 14 km Ylivieskan taajamasta Nivalan suuntaan. Alueella on voimassaoleva osayleiskaava ja hyväksytty asemakaava. Alueella asuvan väestön määrä v.1988 oli 505 henkilöä. Työpaikkoja samana vuonna oli yhteensä 134 kpl. Kantatien 87 liikennemäärät v.1988 olivat 2000...2400 m.ajon/vrk. Tienkäyttäjien onnettomuusriski oli keskimääräistä valtakunnallista tasoa. Kantatien leveys alueella on 10 m. Raudaskylän tieverkolla ongelmana on erityisesti kantatien huonot näkemäolosuhteet yhdessä liittymätiheyden kanssa.

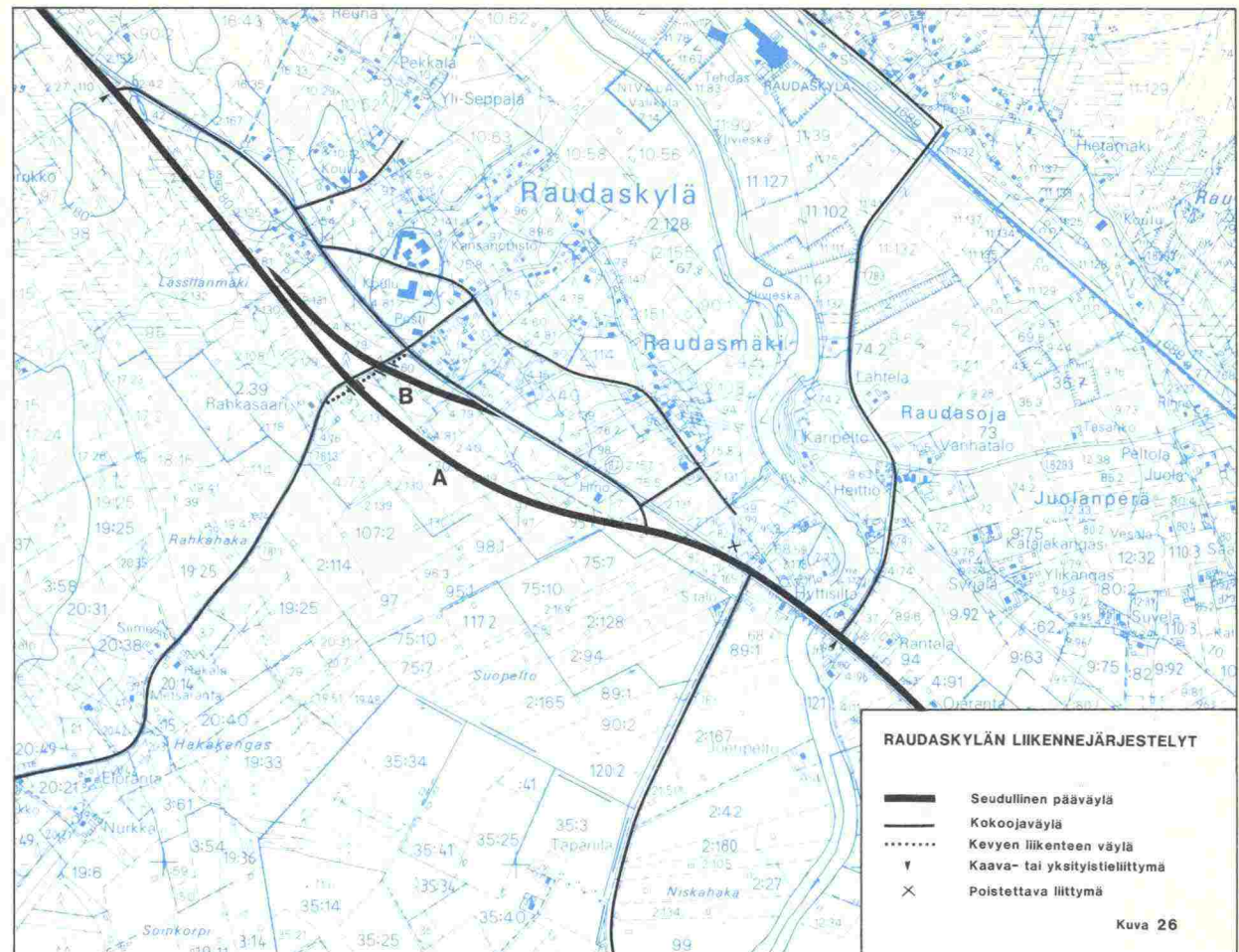
### Tieverkkovaihtoehdot ja vaihtoehdon valinta

Tutkittuja verkkovaihtoehtoja oli kaksi:

- nykyisen kantatien liittymätiheyden pienentäminen ja kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen
- kantatien suuntauksen parantaminen Raudaskylän kohdalla rakentamalla tie uuteen paikkaan 1,5...2,6 km:n matkalla.

Raudaskylän liikennejärjestelyjä esitetään kehitettäväksi parantamalla kantatien suuntausta vaihtoehdon B mukaisesti (kuva 26). Tällöin voidaan parhaiten turvata kantatien liikennöitävyys ja erityisesti kantatietä risteävän kevyen liikenteen liikenneturvallisuus.

Huhmarin ulkoilu- ja urheilualueen osalta esitetään, että aluetta palvelevan 1,5 km:n pituisen yksityisen tien lisäksi järjestetään kantatieltä 87 Kariniemen paikallistien ja Huhmarlammen metsätien kautta ajoyhteys, jonka pituudeksi tulee noin 2,1 km.





## 6. LIIKENNEYMPÄRISTÖN PARANTAMISTOIMENPITEET

### 6.1 Liittymäjärjestelyt

Liittymien parantamistarve on määritelty toimivuustarkastelujen ja liikenneturvallisuusnäkökoh- tien perusteella.

Ohjetilanteessa tieverkolla on neljä eritaso- liittymää: Savontielle ovat Taanilan, Uimahallin ja Tulolantien eritasoliittymät ovat jatkuvan liikennevirran periaatteella toimivia. Ouluntielle oleva Hakalahden eritasoliittymä on kaksiramppinen perusverkon eritasoliittymä.

Liikennevalo-ohjaus tarvitaan keskustan vilk- kaimpiin liittymiin: Vieskankulman, Valtakadun- Kauppakadun ja Kauppakadun-Asemakadun liit- tyisiin.

### 6.2 Väistämisvelvollisuudet liittymis- sä

Väistämisvelvollisuuksien suunnitteluperiaattee- na on ollut, että kokooja- tai ylempiluokkaiselle väylälle alempiasteiselta väylältä tuleva liikenne väistää risteävällä väylällä kulkevaa liikennettä. Mikäli risteävät suunnat ovat toiminnalliselta luo- kaltaan samanarvoisia, ratkaisee väistämisvel- vollisuuden tien jatkuvuus, liikenteen määrä ja näkemäolosuhteet

Kuvassa 27 on esitetty ohjeverkon väistämis- velvollisuudet. Kantateiden eritasoliittymäjärjes- telyt aiheuttavat merkittävimmät muutokset nyky- tilanteeseen verrattuna.

### 6.3 Nopeusrajoitukset

Nopeusrajoitukset on pyritty määrittämään liikenneolosuhteisiin sopiviksi. Tällöin voidaan tur- vata sekä liikenteen sujuvuus että tienkäyttäjien turvallisuus.

Kantateille tehtävien rakentamistoimenpiteiden jälkeen Ouluntien ja Savontien nopeusrajoitukset voidaan asettaa taajaman kohdalla tavoitteiden mukaiseksi 80 km/h. Taajaman sisällä merkit- tävimät muutosesitykset ovat aluerajoitus 40 km/h Toivonpuistossa sekä hidaskadut 30 km/h Toivonpuistossa, Hakalahdessa ja Lundinkan- kaalla (kuva 28).

### 6.4 Valaistus

Asemakaava-alueen yleiset tiet ja kadut sekä asemakaava-alueen ulkopuoliset vilkasliiken- teiset yleiset tiet esitetään liikenneturvallisuus- syistä valaistaviksi. Erilliset kevyen liikenteen väylät tulee aina valaista. Valaistusteknisten vaatimusten perusteella jaetaan valaistus kuuteen luokkaan. Luokassa A valaistus on paras ja luokassa F heikoin. Valaistusluokat asemakaava-alueen teillä (+ kevyen liikenteen väylillä) ovat seuraavat:

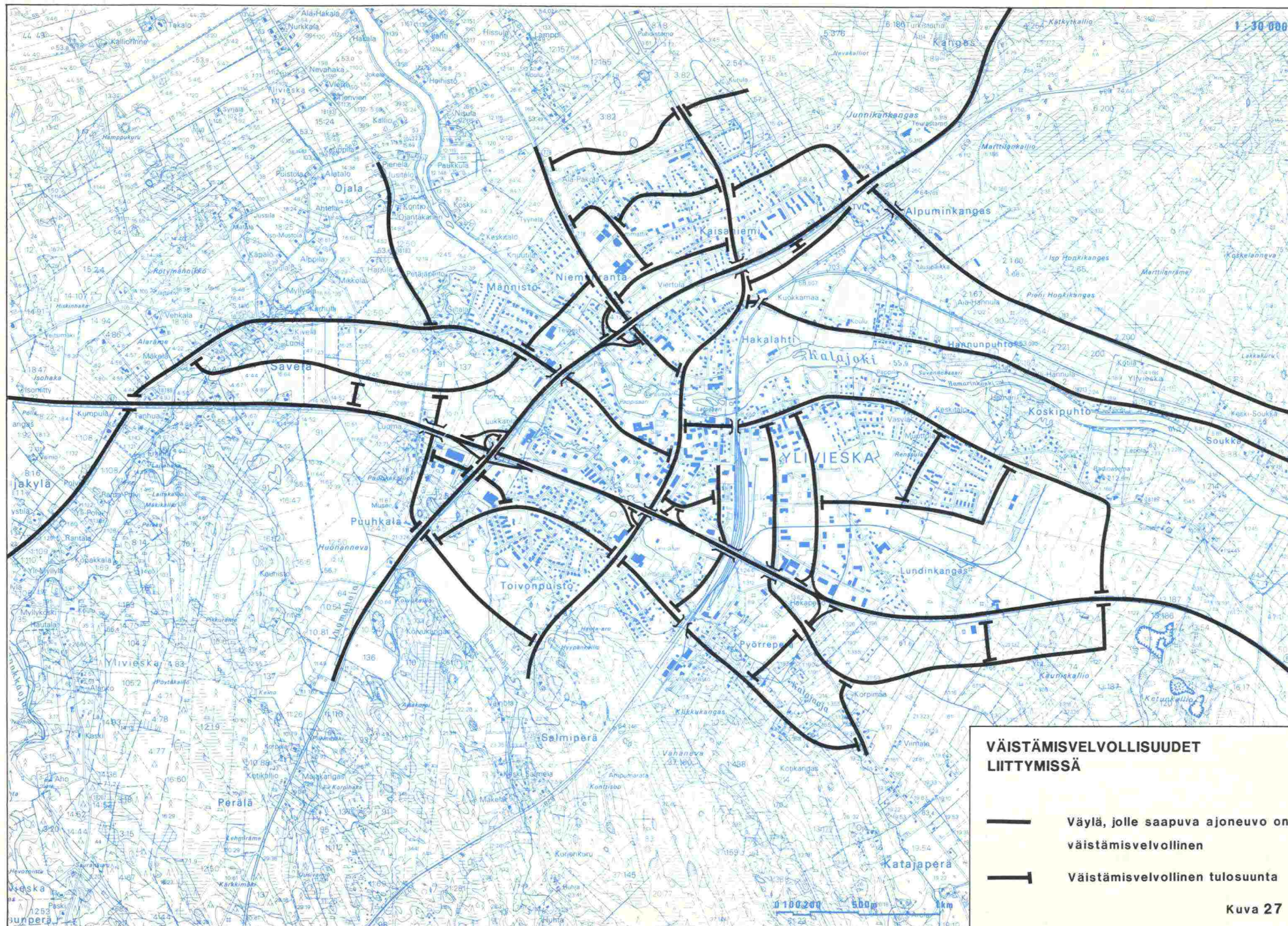
- Savontie B (+D)
- Ouluntie C (+D)
- muut maantiet D (+E)
- Valtakatu B (+D)

- muut pääkadut C (+D)
- kokoojakadut C
- liityntäkadut D
- erilliset kevyen liikenteen väylät D.

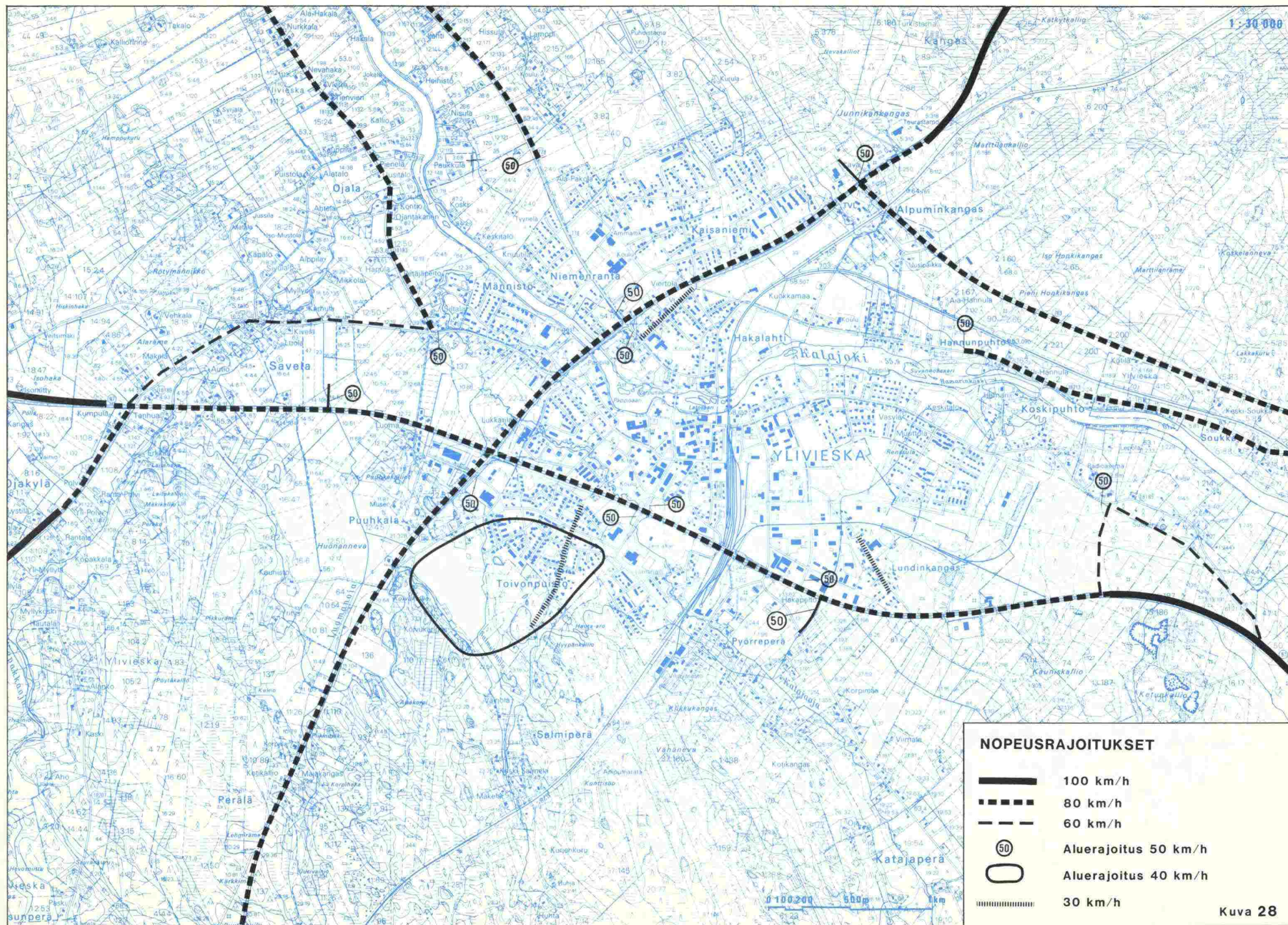
Kiireellisimpiä valaistavia kohteita ovat:

- kantatien 87 valaistuksen jatkaminen län- nessä Someronperälle ja idässä Haapa- veden liittymään saakka
- Sievintien valaistuksen jatkaminen Koivukalliolle
- Kiviojantien valaistuksen jatkaminen patosillalle
- kantatien 87 valaistuksen jatkaminen Rau- daskylällä maantien 783 liittymään saakka.









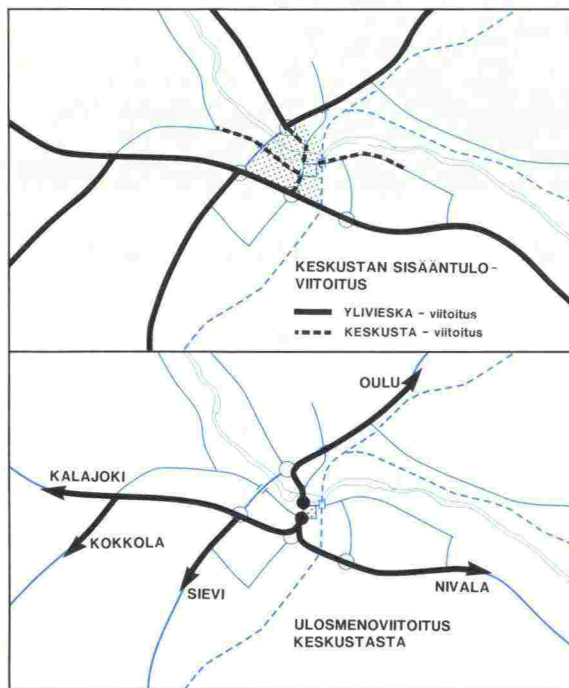
Kuva 28



## 6.5 Viitoitus

Sisääntuloviitoitus opastaa tienkäyttäjiä tieverkolta kaupungin paikalliskohteisiin. Liikenteellisesti edullisimmat reitit kantateiltä keskustaan osoitetaan YLIVIESKA-viitoituksella Hakalahden ja Uimahallin eritasoliittymiin saakka, jonka jälkeen alkaa KESKUSTA-viitoitus.

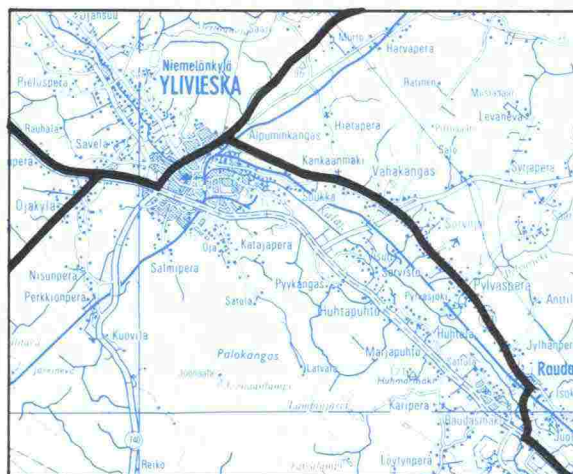
Ulosmenoviitoituksella opastetaan keskustasta lähtevä autoilija liikenteellisesti edullisimmalle reitille. Ulosmenoviitoitus aloitetaan Valtakadulta keskustasta (kuva 29).



Kuva 29. Viitoituksen periaatteet

## 6.6 Erikoiskuljetusten reitit

Eritasoliittymien rakentaminen Savontielle muuttaa ylikorkeiden kuljetusten reittejä. Eritasoliittymien rakentamisen jälkeen erikoiskuljetusten reitit siirtyvät maantielle 783 Raudaskylän ja Ouluntien välillä (kuva 30).



Kuva 30. Erikoiskuljetusten reitit

## 6.7 Joukkoliikenne

Tie- ja katuverkon kehittämistoimenpiteet aiheuttavat vain vähäisiä muutoksia linja-autoliikenteen reitteihin

Kaisaniemenkadun rakentaminen siirtää linja-autoreitit sille Savitieltä. Vieskankadun eritasoristeys poistaa pääosan linja-autoliikenteen reiteistä Ouluntieltä välillä Taanila - Hakalahti.

Alustavissa yleissuunnitelmissa on esitetty linja-autopysäkkien sijainti.

## 6.8 Pysäköinti

Pysäköintijärjestelyillä voidaan vaikuttaa sekä ympäristön laatuun että koko liikennejärjestelmän toimivuuteen. Mitä korkealuokkaisempi väylä on kysymyksessä sitä enemmän väylän on palveltava pelkästään liikenteen välittämistä. Pääsääntö on, että pääväylillä ja keskustan ulkopuolisilla kokoojaväylillä ei ajoratapysäköintiä sallita.

Ylivieskan liikekeskustan pysäköintipaikkatarve v.2010 on määritetty autotiheyden ja maankäytön kasvujen perusteella. Vuoden 2010 pysäköintipaikkatarve liikekeskustan alueella on 1350 autopaikkaa, kun pysäköintipaikkojen määrä nykytilanteessa samalla alueella on noin 1650 paikkaa.

## 6.9 Ympäristö

Savontien ja Ouluntien ympäristössä on huomioitava liikennemelualueelle jäävien asuinrakennusten suojaamistarve. Ouluntien ja Savontien osalta huolellisella maisemoinnin ja melunsuojauksen suunnittelulla ja toteuttamisella voidaan vähentää liikenteen aiheuttamia haittoja ja vaikuttaa ympäristökuvaan.



## 6.10 Tieverkon hallinnollinen luokitus

Tieverkon suunnittelun perustana on ollut säilyttää asemakaava-alueella olevat kauttakulku- tai sisääntuloliikenteelle tarkoitetut tiet yleisinä teinä. Näitä ovat kantatiet 86 ja 87 sekä maantie 740 (Sievintie). Maantie 778 (Visalantie) on esitetty yleisenä tienä tieverkon yhtenäisyyden vuoksi. Asemakaavoituksen edetessä alueella olevat paikallistiet tulevat muuttumaan kaduiksi (kuva 31).

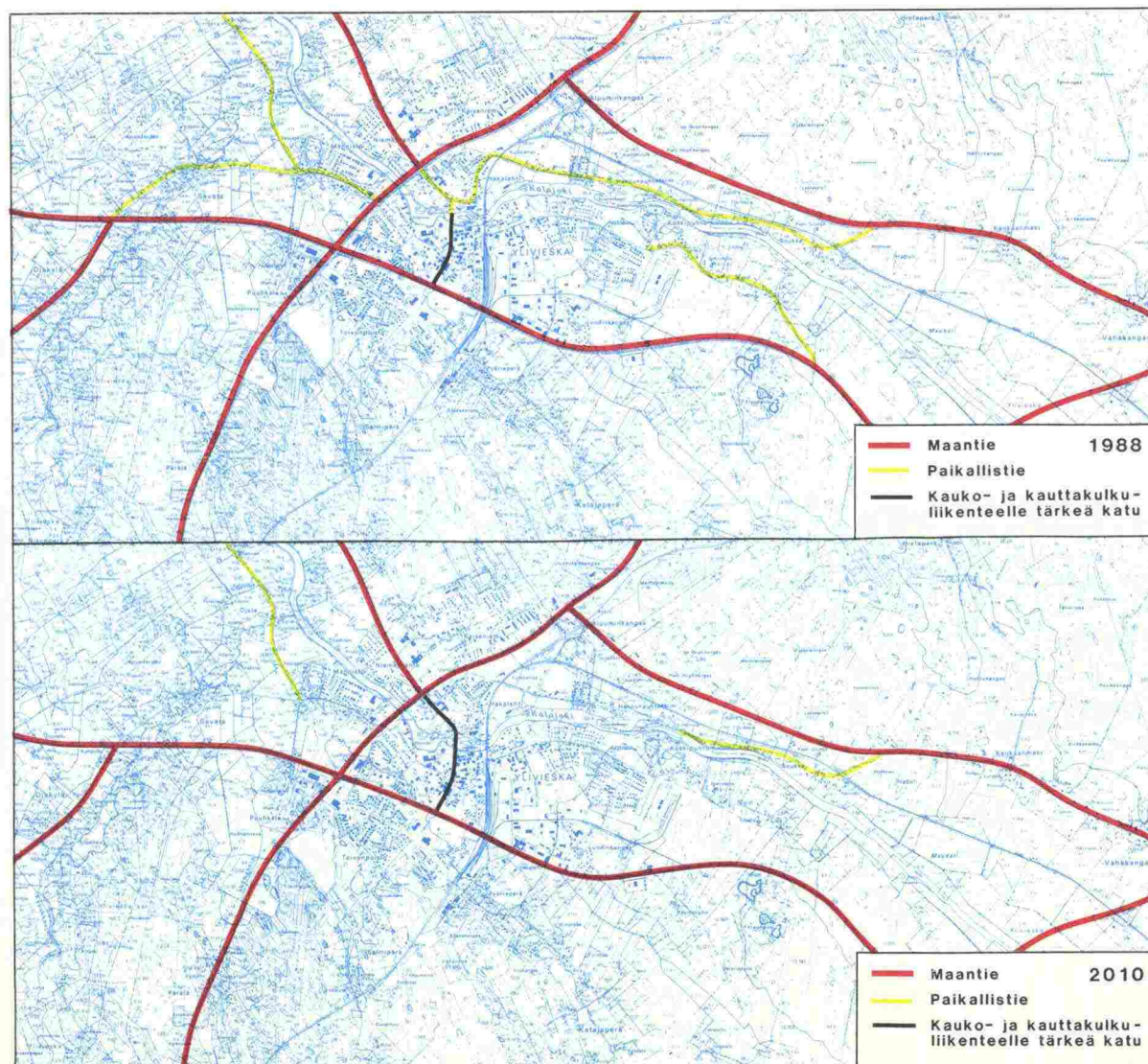
## 6.11 Alustavat yleissuunnitelmat

### Kantatiet 86 ja 87

Kantateille esitettyjen toimenpiteiden tila-vausten ja toteuttamiskelpoisuuden varmistamiseksi laadittiin alustavat yleissuunnitelmat mittakaavassa 1:2000. Suunnitelmakartoissa on esitetty kaavoituksessa varattava liikennealue.

### Keskustan kadut

Valtakadulle, Hakalahdenkadulle, Asemakadulle, Kauppakadulle ja Rautatiekadulle on laadittu alustavat yleissuunnitelmat mittakaavassa 1:500. Suunnitelmissa on esitetty valo-ohjauksen vaativien liittymien kaistajärjestelyt sekä liike-keskustan ajoratapysäköinnin periaatteratkaisut.



Kuva 31. Nykyverkon ja ohjetilanteen tieverkon hallinnollinen luokitus



## 7. VAIKUTUSTARKASTELU

Vaikutustarkastelussa on selvitetty keskeisimpien toimenpiteiden tai toimenpideryhmien vaikutus liikennöitävyyteen, liikenteen jakautumiseen tieverkolle, liikenneturvallisuuteen, taajaman liikenteelliseen asemaan ja ympäristöön v.2010 liikennetilanteessa.

### Liikennöitävyys

Kantateille esitetyt ohjetilanteen toimenpiteet turvaavat tavoitteiden mukaisen liikenteellisen palvelutason: Savontien palvelutaso paranee luokasta E luokkaan B ja Ouluntien palvelutaso nousee D-luokan puolivälin yläpuolelle. Keskustan vilkkaimpien liittymien liikennevalo-ohjaus parantaa liikenteen sujumista tasarvoisissa liittymissä.

Kauppakadulla on suuret liikennemäärät ja sen liikenne on ruuhkautunutta vilkkaimpina aikoina. Käytettävissä oleva kapea tila rajoittaa liikenteellisen kapasiteetin lisäämistä.

### Liikenteen jakautuminen tieverkolle

Ohikulku- ja sisään tuloliikenteen suuntautumises- sa ei tapahdu oleellisia muutoksia nykytilanteeseen verrattuna. Tieverkon uudet yhteydet vähentävät taajaman sisästä liikennettä Savonttiellä 1500 m.ajon/vrk rautatien ylikulkusillalla ja 2500 m.ajon/vrk Oulunttiellä Kalajoen sillalla.

### Liikenneturvallisuus

Tieverkon vilkkaimpien liittymien eritasoliittymä- ja liikennevalo-ohjausjärjestelyjen voidaan arvioidavähentävän liikenneonnettomuuksia liittymis- sä. Liikenneverkon jäsentely ja eri liikenne- muotojen erottelu omille väylilleen parantavat liikenneturvallisuutta koko verkolla.

### Taajaman liikenteellinen asema

Taajaman sijainti pääteihin nähden ei muutu nykytilanteeseen verrattuna. Taajaman saavu- tettavuus ohjetilanteen verkolla on kokoi- naisuutena hyvä, kantateiden eritasoristeykset (Heikkilä, Ratakatu) huonontavat saavutet- tavuutta paikallisesti nykytilanteeseen verrattuna.

### Maankäyttö

Kantateille rakennettavat eritasoliittymät ja risteyssillat sekä uudet sillat Kalajoen yli ja rautatien ali yhtenäistävät Ylivieskan keskustan aluerakennetta. Samalla kantateiden, Kalajoen ja rautatien aiheuttama estevaikutus vähenee. Eritasojärjestelyt antavat paremmat mahdol- lisuudet maankäytön laajenemiselle keskustan reuna-alueille pääteiden taakse.

### Ympäristö

Purettavia asuinrakennuksia on Savontien uudelleenjärjestelyjen takia 1 kpl ja Hakalahden eritasoliittymässä Oulunttiellä 3 kpl.

Oulunttiellä liikennemelualueen ( 55 dBA ) laajuus kasvaa keskimäärin 10 m, johtuen nopeustason kasvusta. Savonttiellä liikennemelualueen laajuus pienenee noin 40 m leikkausten kohdalla ja kasvaa noin 60 m rautatien ylikulkusillan kohdal- la, johtuen nopeustason kasvusta. Näillä muu- toksilla ei ole oleellista merkitystä melualueella olevien asuinrakennusten määrään.

Savelan alueelle esitetty uusi kokoojaväylä rikkoo laaja yhtenäisen peltomaiseman.

Keskustan katujen uudelleenjärjestelyjen yhtey- dessä tehtävät istutukset parantavat maisema- kuvaa.



## 8. TOTEUTTAMISOHJELMA

Tie- ja katuverkon kehittämistoimenpiteet on jaettu kolmeen kiireellisyysluokkaan. Ensimmäiseen kiireellisyysluokkaan kuuluvat toimenpiteet tulee toteuttaa mahdollisimman nopeasti liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden turvaamiseksi. Toiseen kiireellisyysluokkaan kuuluvat toimenpiteet ajoittuvat vuoden 2000 tienoille. Kolmannen kiireellisyysluokan toimenpiteet tulisi suorittaa vuoteen 2010 mennessä.

Ylivieskan tie- ja katuverkon toteuttamishajelmaksi on esitetty kaksi vaihtoehtoa. Vaihtoehtot eroavat toisistaan kantateiden eritasoliittymäjärjestelyjen ajoituksen suhteen. Toteuttamishajelma A:ssa (taulukko 3, kuva 32) Savontien eritasoliittymäjärjestelyt esitetään tehtäväksi I kiireellisyysluokassa, kun taas toteuttamishajelma B:ssä (taulukko 4, kuva 33) kantateiden liikennöitävyys turvataan aluksi vilkkaimpien liittymien liikennevalo-ohjausjärjestelyin.

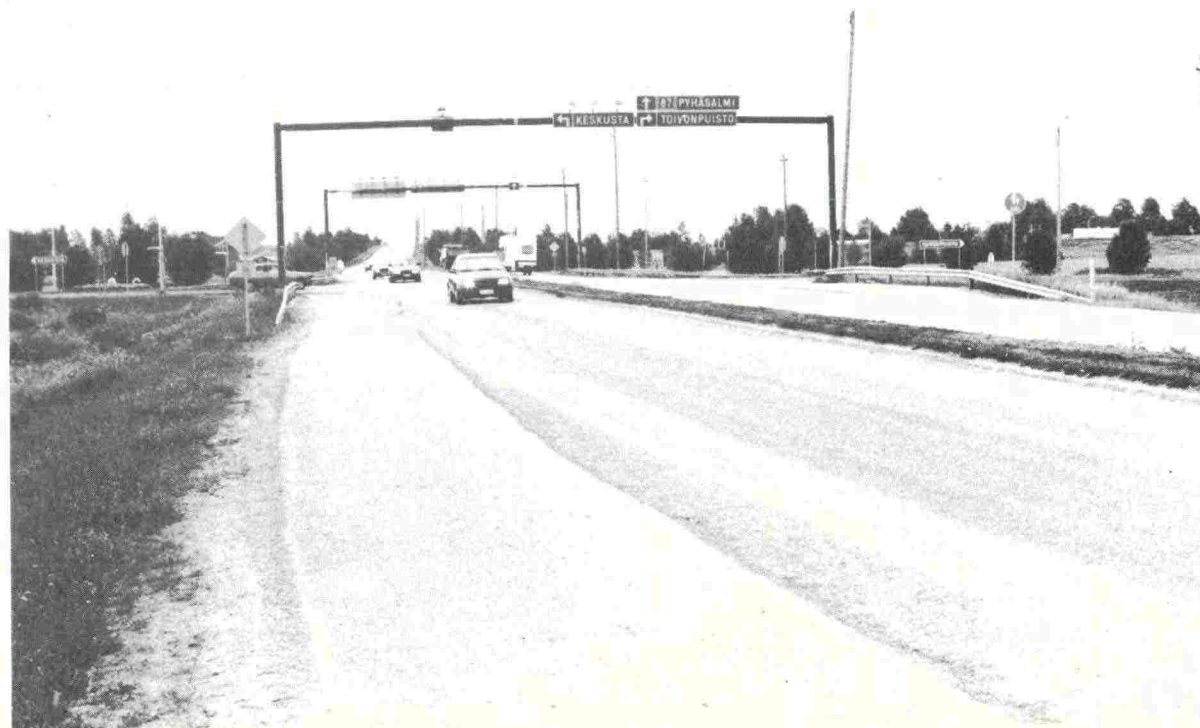
Raporttiluonnoksesta annettujen lausuntojen perusteella esitetään noudatettavaksi vaihtoehtoon B mukaista toteuttamishajelmaa.

Edettäessä toteuttamishajelman B mukaisesti toimivat kaikki kantateiden valo-ohjatut liittymät liikenne-ennusteen mukaisilla liikennemäärillä hyvin vuoteen 1995 saakka. Eritasoliittymien rakentaminen kantateille tulee välttämättömäksi noin vuonna 2000, kun Taanilan ja Uimahallin valo-ohjattujen liittymien toimivuus ruuhka-aikoina on huono.

### Rakennuslain 136a § tarkoittamat kohteet

Valtio antaa kaupungille avustusta kauko- ja kautakulkuliikenteelle tärkeiden katujen päällysteen rakentamisessa. Harkinnan mukaan voi valtio lisäksi avustaa moottoriajoneuvoliikenteelle tärkeän kadun rakentamisessa.

RakL 136a §:n tarkoittamia kohteita ovat mm. Närhitien rakentaminen, Valtakadun parantaminen, Kaisaniemenkadun rakentaminen, Vieskankadun parantamistoimenpiteet Helaalan sillan leventäminen ja Kalajoen uuden sillan rakentaminen.



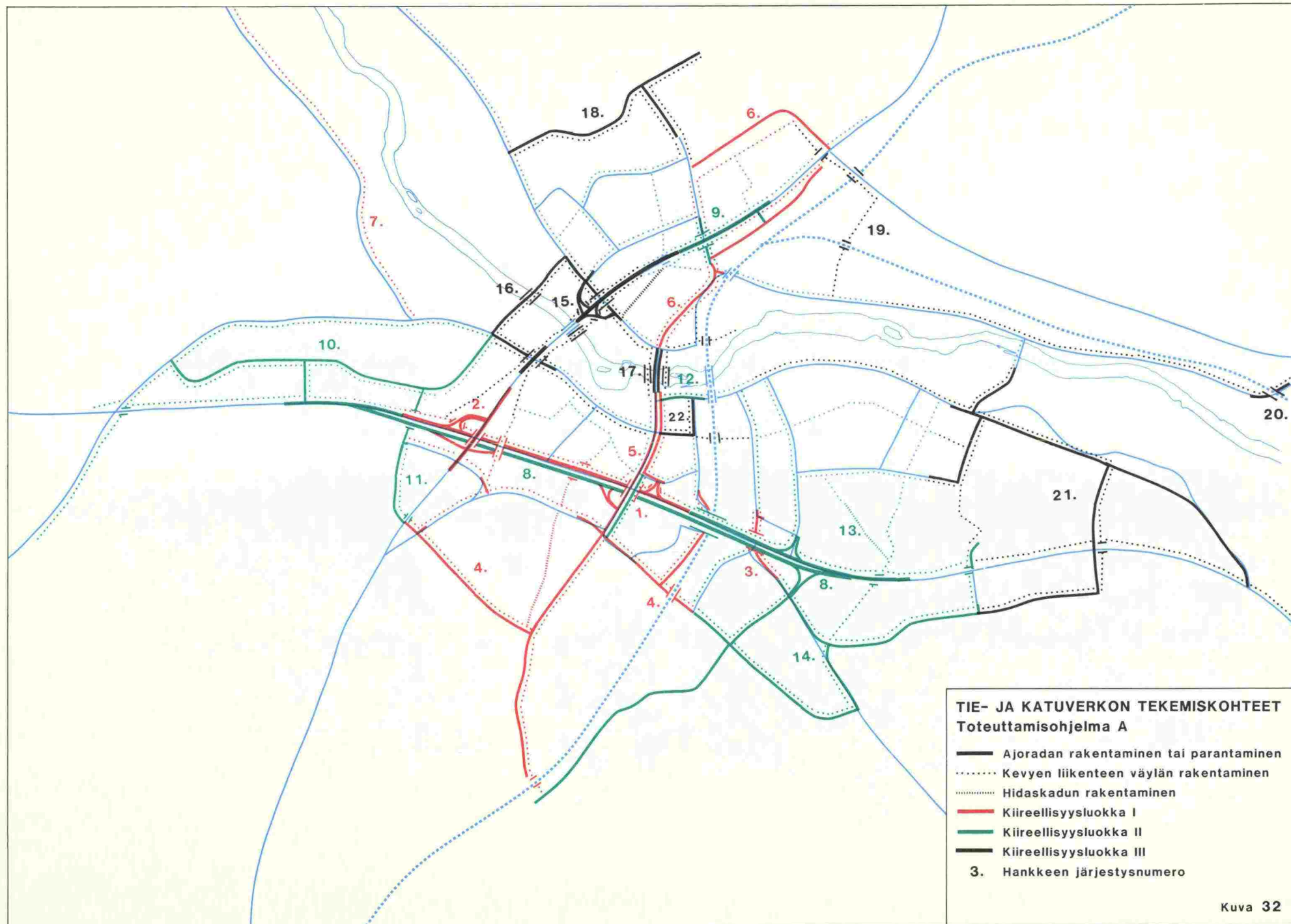
Kuva 34. Uimahallin liittymäjärjestelyjen kehittäminen on yksi kiireellisimmistä hankkeista



Taulukko 3. Toteuttamisohjelmavaihtoehto A, jota ei esitetä noudatettavaksi (tr.ind. 119)

Toimenpide	Kiireellisyysluokka			Kustannus (Mmk)	Toteuttaja			RakL:n \$ 136 a	Toimenpide	Kiireellisyysluokka			Kustannus (Mmk)	Toteuttaja			RakL:n \$ 136a
	I	II	III		Kunta	TIEL	VR			I	II	III		Kunta	TIEL	VR	
<b>1. Uimahallin eritasoliittymäjärjestelyt</b> - Savontien tasauksen muutos - eritasoliittymä - Katajaojan siirto - kevyen liikenteen järjestelyt	x			13,0	x	x			<b>11. Puuhkalan liikennejärjestelyt</b> - kokoojaväylä - kevyen liikenteen järjestelyt		x		1,9	x	x		
<b>2. Taanilan eritasoliittymäjärjestelyt</b> - Savontien tasauksen muutos - eritasoliittymä - Salmelanojan siirto - kevyen liikenteen järjestelyt	x			16,3			x		<b>12. Kauppakadun parantaminen</b>		x		1,4	x			
<b>3. Ratakadun risteysilta</b>	x			3,8	x	x			<b>13. Autolaakson liikennejärjestelyt</b> - Tulolantien ja Ratakadun turvalaitteet - hidaskatu - kevyen liikenteen väylät		x		2,2	x			
<b>4. Salmiperän liikennejärjestelyt</b> - Närhien jatke - Toivonpuiston uudet katuyhteydet - Tikkatien rakentaminen - kevyen liikenteen järjestelyt	x			14,8	x		x	x	<b>14. Pyörreperän liikennejärjestelyt</b> - Pyörreperäntie - Hakatie - Latvalantien parantaminen - kevyen liikenteen väylät		x		11,0	x			
<b>5. Valtakadun nelikaistaistaminen</b> - 4-kaistaa välille Kauppakatu - Päivärin- nankatu - liikennevalo-ohjaus Kauppakadun, Rautatiekadun ja Vieskankulman liitymissä	x			4,9	x			x	<b>15. Ouluntien liikennejärjestelyt</b> - Hakalahden eritasoliittymäjärjestelyt - Heikkilän eritasoristeysjärjestelyt - kevyen liikenteen järjestelyt			x	22,8	x	x		
<b>6. Liikennejärjestelyt Kaisaniemessä ja Hakalahdessa</b> - Kaisaniemenkadun rakentaminen välil- le Ouluntie - Hakalahdenkatu (Ouluntielle tasoliittymä) - Kelotie - Puusepäntie - kevyen liikenteen järjestelyt	x			6,2	x			x	<b>16. Kalajoen uusi silta välillä Nie- menranta - Männistö väylä</b>			x	6,7	x			x
<b>7. Niemelänkyläntien kevyen liiken- teen väylä</b>	x			1,0		x			<b>17. Valtakadun liikennejärjestelyt</b> - Helaalan sillan leventäminen - kevyen liikenteen sillat			x	7,9	x			x
<b>8. Savontien nelikaistaistaminen</b> - Savontien toinen ajorata - Tulolantien eritasoliittymäjärjestelyt - kevyen liikenteen järjestelyt		x		37,7		x			<b>18. Kaisaniemen uudet katuyhteydet</b> - Kaisaniemenkadun jatke pohjoiseen - kokoojaväylä - kevyen liikenteen väylät			x	4,5	x			
<b>9. Kaisaniemenkadun liikenne- järjestelyt</b> - risteysilta Ouluntielle - liittymä Puusepäntieltä Ouluntielle			x	3,7	x	x			<b>19. Kevyen liikenteen järjestelyt Alpuminkangas - Hakalahti - Kivioja alueella</b>			x	4,8	x	x	x	
<b>10. Savelan liikennejärjestelyt</b> - kokoojaväylä - kevyen liikenteen väylät		x		10,6	x	x			<b>20. Kiviojantien eritasoristeyks</b>			x	4,0		x		
									<b>21. Koskipuhdon liikennejärjestelyt</b> - Koskipuhdontie - kokoojakadut - kevyen liikenteen väylät			x	15,7	x			
									<b>22. Keskustan liikennejärjestelyt</b> - Asemakadun ja Rautatiekadun parantaminen - Vieskankadun kevyen liikenteen väylä - asematunneli			x	4,3	x			
									<b>Yhteensä ( Mmk )</b>	60,0	68,5	70,7	199,2				





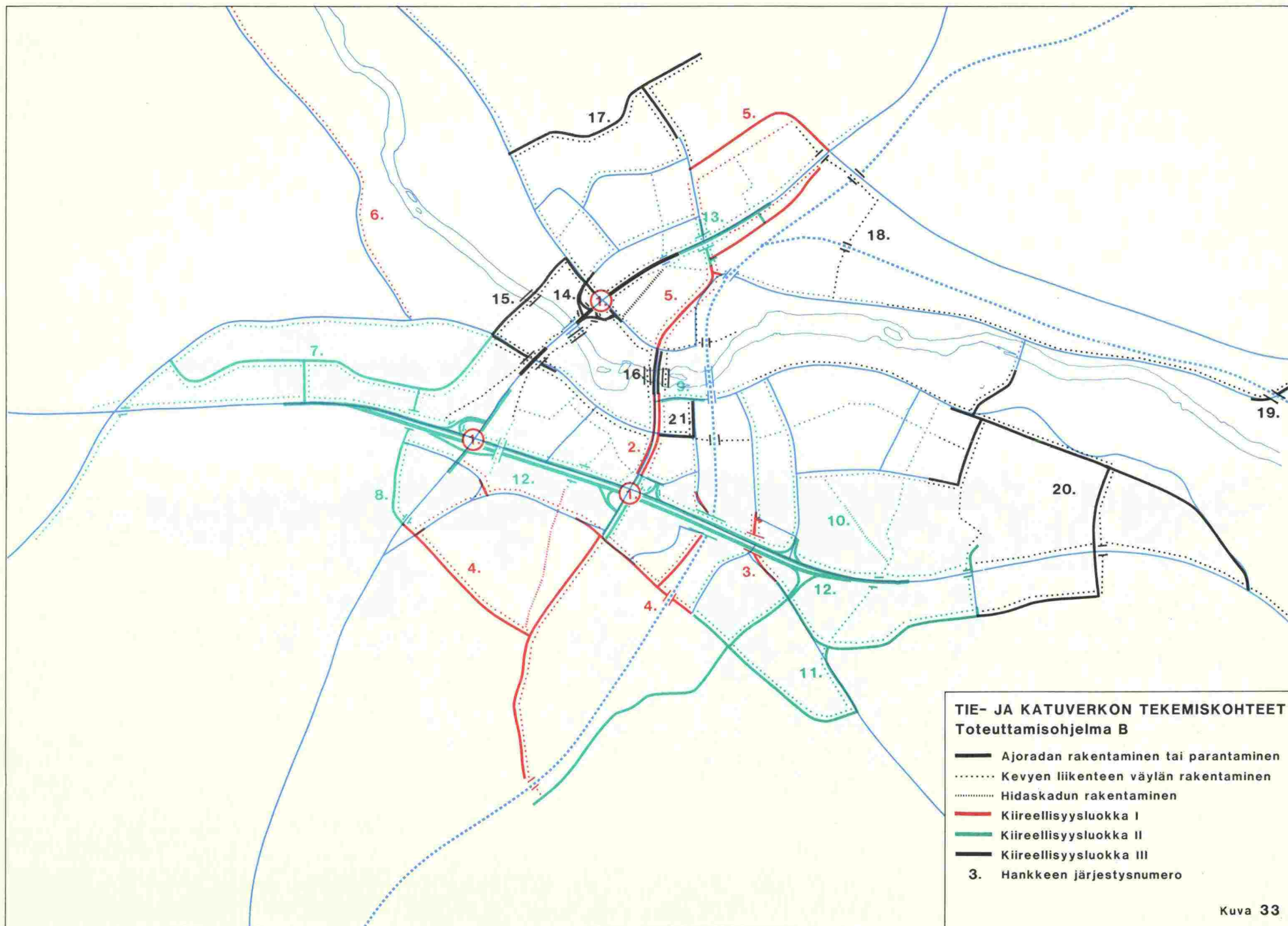
Kuva 32



Taulukko 4. Toteuttamishjelmavaihtoehto B, jota esitetään noudatettavaksi ( tr.ind. 119 )

Toimenpide	Kiireellisyysluokka			Kustannus ( Mmk )	Toteuttaja		RakL:n § 136 a	Toimenpide	Kiireellisyysluokka			Kustannus ( Mmk )	Toteuttaja		RakL:n § 136 a
	I	II	III		Kunta	TIEL VR			I	II	III		Kunta	TIEL VR	
<b>1. Kantateiden liittymien valo-ohjaus</b> - Uimahallin liittymä - Hakalahden liittymä - Taanilan liittymä - kevyen liikenteen järjestelyt	x			3,8		x		<b>11. Pyörreperän liikennejärjestelyt</b> - Pyörreperäntie - Hakatie - Latvalantien parantaminen - kevyen liikenteen väylät		x		11,0		x	
<b>2. Valtakadun nelikaistaistaminen</b> - 4-kaistaa välille Kauppakatu - Päivärin- nankatu - liikennevalo-ohjaus Kauppakadun, Rautatiekadun ja Vieskankulman liittymissä	x			4,9	x		x	<b>12. Savontien liikennejärjestelyt</b> - Taanilan, Uimahallin ja Tulolantien eritasoliittymäjärjestelyt - toinen ajorata välille Taanila - Tulolantie		x		67,0		x	
<b>3. Ratakadun risteyssilta</b>	x			3,8	x	x		<b>13. Kaisaniemenkadun liikenne- järjestelyt</b> - risteyssilta Ouluntielle - liittymä Puusepäntieltä Ouluntielle		x		3,6	x	x	
<b>4. Salmiperän liikennejärjestelyt</b> - Närhittien jatke - Toivonpuiston uudet katuyhteydet - Tikkatien rakentaminen - kevyen liikenteen järjestelyt	x			14,8	x		x	<b>14. Ouluntien liikennejärjestelyt</b> - Hakalahden eritasoliittymäjärjestelyt - Heikkilän eritasoristeysjärjestelyt - kevyen liikenteen järjestelyt			x	22,8		x	
<b>5. Liikennejärjestelyt Kaisaniemessä ja Hakalahdessa</b> - Kaisaniemenkadun rakentaminen väli- le Ouluntie - Hakalahdenkatu (Ouluntiellä tasoliittymä) - Kelotie - Puusepäntie - kevyen liikenteen järjestelyt	x			6,2	x		x	<b>15. Kalajoen uusi silta välillä Nie- menranta - Männistö väylä</b>			x	6,7	x		x
<b>6. Niemelänkyläntien kevyen liikenteen väylä</b>	x			1,0		x		<b>16. Valtakadun liikennejärjestelyt</b> - Helaalan sillan leventäminen - kevyen liikenteen sillat			x	7,9	x		x
<b>7. Savelan liikennejärjestelyt</b> - kokoojaväylä - kevyen liikenteen väylät		x		10,6	x	x		<b>17. Kaisaniemen uudet katuyhteydet</b> - Kaisaniemenkadun jatke pohjoiseen - kokoojaväylä - kevyen liikenteen väylät		x		4,5	x		
<b>8. Puuhkalan liikennejärjestelyt</b> - kokoojaväylä - kevyen liikenteen järjestelyt		x		1,9	x	x		<b>18. Kevyen liikenteen järjestelyt Alpuminkangas - Hakalahti - Kivioja alueella</b>		x		4,8	x	x	x
<b>9. Kauppakadun parantaminen</b>		x		1,4	x			<b>19. Kiviojantien eritasoristeys</b>		x		4,0		x	
<b>10. Autolaakson liikennejärjestelyt</b> - Tulolantien ja Ratakadun turvalaitteet - hidaskatu - kevyen liikenteen väylät		x		2,2	x			<b>20. Koskipuhdon liikennejärjestelyt</b> - Koskipuhdontie - kokoojakadut - kevyen liikenteen väylät		x		15,7	x		
								<b>21. Keskustan liikennejärjestelyt</b> - Asemakadun ja Rautatiekadun parantaminen - Vieskankadun kevyen liikenteen väylä - asematunneli		x		4,3	x		
<b>Yhteensä ( Mmk )</b>									34,5	97,8	70,7	203,0			





Kuva 33

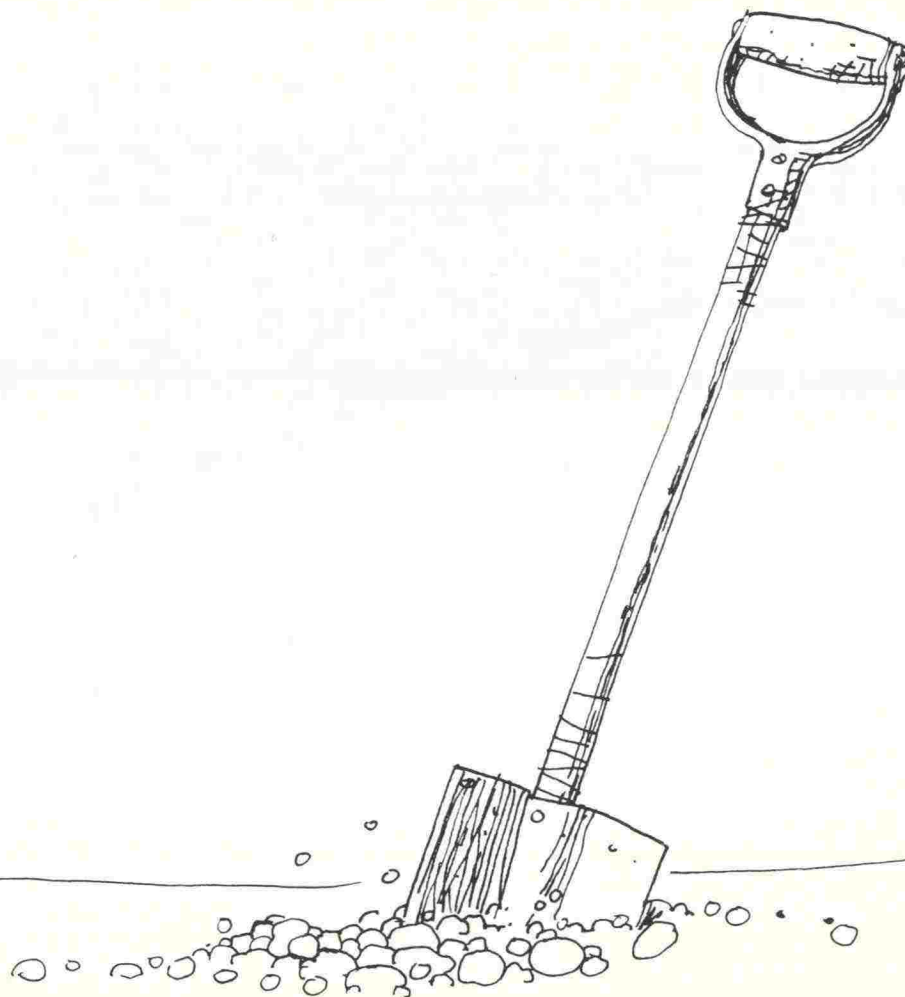


## 9. JATKOTOIMENPITEET

Ylivieskan tie- ja katuverkkosuunnitelma on perustana keskustan osayleiskaavan uusimis-työlle, joka käynnistyy 1990-luvun alussa. Alustavien yleissuunnitelmien edellyttämät muutokset liikennealueisiin tulee ottaa huomioon asemakaavoituksessa.

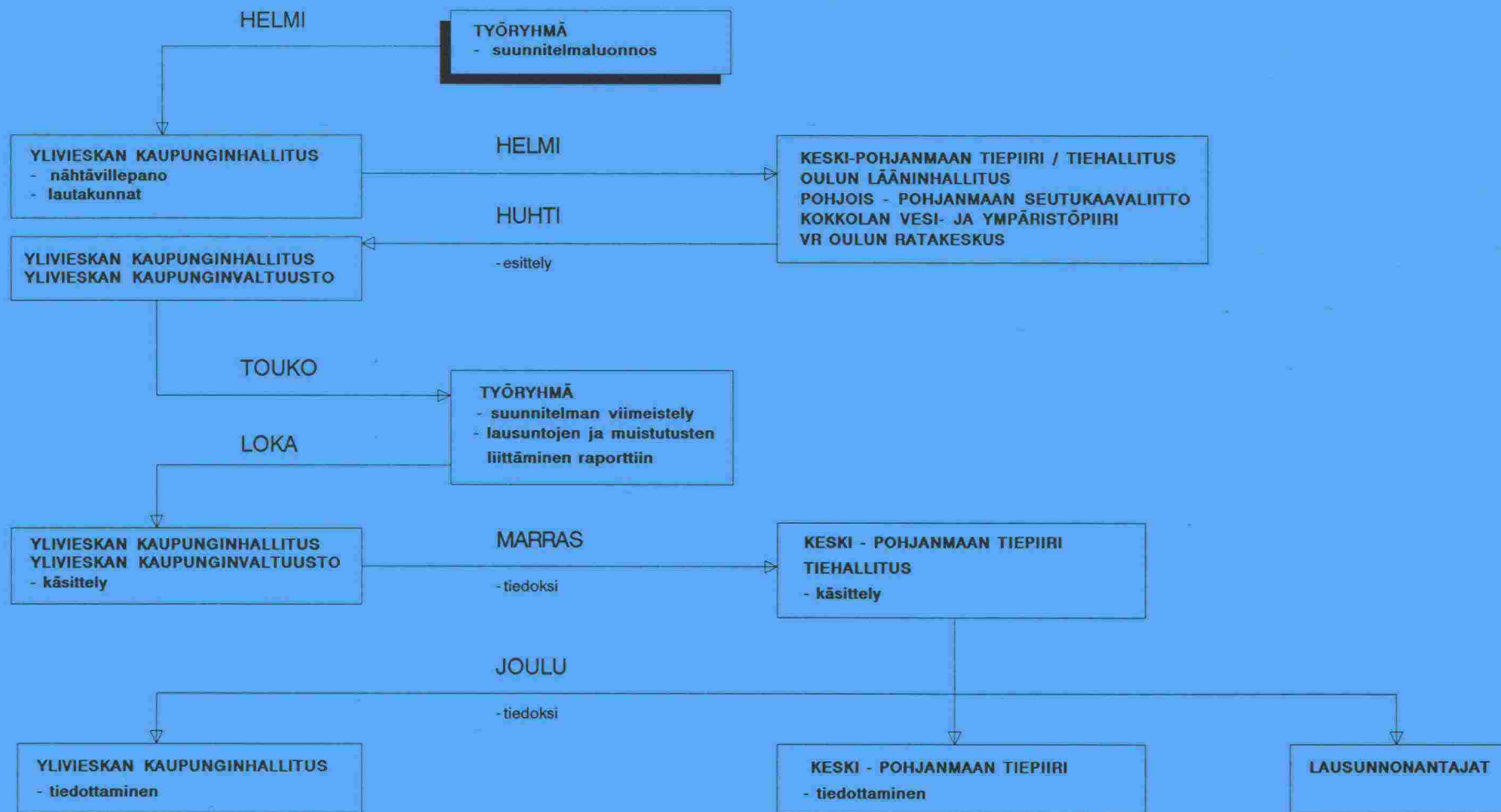
Liikenneverkon kehittämisen kannalta keskeisim-mät hankkeet ovat kantateiden liittymäjärjes-telyjen parantaminen. Liikennevalo-ohjauksen yleissuunnittelu sekä kantateiden että keskustan osalta tulee käynnistää välittömästi. Katuverkolla jatkosuunnittelun kannalta kiireellisimmät kohteet ovat Närhitien jatkaminen radan ali Pyörreperälle ja Ratakadun eritasoristeysjärjestelyt.

Ylivieskan kaupungin ja Keski-Pohjanmaan tiepiirin tulee pitää suunnitelma ajan tasalla ja tehdä siihen kehityksen vaatimat muutokset. Suunnitelman seuranta voidaan toteuttaa esim. samanaikaisesti vuosittain kokoontuvan liikenne-turvallisuussuunnitelman seurantaryhmän kans-sa.





## Tie- ja katuverkkosuunnitelman käsittely



### Lisätietoja:

- kaupunginins. Pentti Näpänkangas,  
Ylivieskan kaupunki, puh. (983) 42941
- ins. Aatos Huhtala, tiehallitus, puh. (90) 1541
- suunn.pääll. Juhani Perkkiö,  
Keski - Pohjanmaan tiepiiri, puh. (983) 42921